

magazine

Binnenvaart

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 12 - NUMMER 7/8 - JULI / AUGUSTUS 2010



'Stagiaires zijn geen goedkope schoonmakers'

'Wat is één miljoen euro per jaar voor honderden retrofits?'

Graanschip in hongerwinter

SAV

Op weg met het
Scheepsafvalstoffenverdrag!

Voor informatie:
www.sabni.nl
Telefoon 010 - 412 95 44

SAB
Scheepsafvalstoffenverdrag

EPS
Eigendomsregistratiesysteem

SHIPTRON
marine communication specialists

Subsidiereregeling
invoering AIS voor alle schepen
groter dan 20 meter*!

Bestel nu uw inland AIS en
verdien € 2100 subsidie!
Wij bieden ruime kennis en ervaring!

Erkend AIS
inbouwbedrijf

De Dolfijn 24
1601 MG Enkhuizen
Tel.: 0228-317437
info@shiptron.nl

* alle schepen met CVO, ook recreatievaart,
of commercieel gebruikt <20m

Stichting Abri

Administratie- en advieskantoor

Ringdijk 398
2983 GS Ridderkerk
T: 0180 - 410 635
F: 0180 - 414 808
info@stichtingabri.nl
www.stichtingabri.nl

Gespecialiseerd in de scheepvaart

Matrozen en Stuurlieden



TOS houdt de vaart erin

Professionals uit de EU

TOS levert voor de binnenvaart professionals uit de EU! Bekwame vakmannen met ruime ervaring in de binnenvaart. TOS biedt kwaliteit tegen een goede prijs. Laat u informeren! We denken met u mee.

Eigen vestigingen

Met vestigingen in Tsjechië en Polen selecteert en regelt TOS Tsjechische en Poolse stuurlieden en matrozen voor u met geldige papieren en vertrouwd transport. Natuurlijk kan TOS u ook helpen aan Nederlands personeel voor één dag, enkele weken of langere tijd. Bel ons eens voor een informeren gesprek. Of kijk alvast op www.tos.nl

Rotterdam Waalhaven O.Z. 77 3087 BM Rotterdam
Postbus 55064 3008 EB Rotterdam (+31)10 - 436 62 93
Vlissingen Boulevard Bankert 308 4382 AC Vlissingen (+31)118 - 44 09 11
Ook zijn wij gevestigd in **Tsjechië**, **Polen** en **Oekraïne**. E-mail info@tos.nl

TOS
Transport & Offshore Services

www.tos.nl

Redactie

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam
Tel.: 010-2060600.
Fax: 010-4147584
E-mail redactie:
redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org
Margit van den Berg (ONS)
Henk van der Velde (CBOB)
Erik van Toor (KB)

Eindredactie

Sander Klos

Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

Vormgeving

De Opmaakredactie, Doetinchem

Uitgever

Sander Klos
MediaMaritiem,
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
www.mediamaritiem.nl
www.magazinebinnenvaart.nl

Abonnementen

klantenservice

Tel.: +31 (0)172 47 60 85
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)
Fax: +31 (0)172 65 33 07
E-mail: info@mediamaritiem.nl

Abonnementsprijs 2010:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk drie maanden voor het einde van de abonnementsperiode. Nadien vindt automatisch verlenging plaats.

Leden, contractanten en aangeslotenen van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap. Verschijning 11 keer per jaar

Advertenties

MediaMaritiem
Eikenweg 7
8121 EP Olst-Wijhe
Tel.: 0570-563850
Mobiel: 06-53185687
E-mail: info@mediamaritiem.nl
of
Bert Veninga
Mobiel: 06-51586888
E-mail: bert@veninga.net

Drukkerij

Thieme Almere

Artikelen mogen alleen overgenomen, gekopieerd enz. worden na uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Op de advertentiecontracten of overeenkomsten tot plaatsing van losse advertenties zijn van toepassing de Regelen voor het Adverteren van de Stichting ROTA zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam onder nummer 41198699. De Regelen voor het Adverteren zijn beschikbaar op www.stichtingrota.nl



EICB-directeur Nico Schoonen wil praktische projecten 12

Binnenvaartteam beklom de Alpe d'Huez 17



rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSb Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers

21 en 22

Waarom is het zo stil?	4
Effe Dubbel	5
Alles over walstroom en aardlek	6
NPRC en AkzoNobel samen schoner	7
Anker Rechtsbijstand veertig jaar	8
Een half jaar overgangseisen	11
Innovatiebaas Nico Schoonen	12
Juridische Vraagbaak	14
Drietraps overlevingstraject	15
Serie over beroepsonderwijs 3	16
Sociale verzekeringen vanaf 1 juli	18
Van vroeger tijden	20
Adverteerdersindex	21
Nogmaals AIS	23

Foto voorpagina: Het onderwijs moderniseert, maar leerlingen moeten ook uit de voeten kunnen op de oudere schepen in de vloot. (Foto Annemarie van Oers)

Waarom is het zo stil?

Regelmatig krijgen we telefoontjes met de vraag of we überhaupt nog aan crisismaatregelen werken, want 'het is zo stil'. Ja, dat doen we zeker. Achter de schermen werken we volop door.

Hoewel de resultaten van de crisisaanpak tot nu toe niet overweldigend zijn - de vrachten zijn nog lang niet op het gewenste niveau - wil dat niet zeggen dat we niks hebben gedaan.

Integendeel; er is de afgelopen tijd heel veel gebeurd. Maar de branche kreeg ook behoorlijk wat teleurstellingen te incasseren.

In januari 2009 tekenden de contouren van een ernstige crisis zich af. De besturen besloten een werkgroep in te richten, die adviezen moest geven over hoe om te gaan met de steeds moeilijker marktomstandigheden.

Een van de belangrijkste adviezen van de werkgroep was, contact te zoeken met banken, overheden, andere organisaties en verladers. Vanaf dat moment was er contact met die partijen en werd een plan gemaakt om de binnenvaart door de crisis te helpen. Dit plan ging uit van verregaande solidariteit tussen verladers, banken en schippers. Maar al snel bleek er te weinig draagvlak te zijn.

■ Crisisberaad

Om te voorkomen dat organisaties tegenover elkaar kwamen te staan, werd contact gelegd met het CBRB. Hieruit kwam het Crisisberaad voort, dat van uit

Noodhulp bij e-melden

Tot eind dit jaar is de BICS-helppdesk ook bij 'nacht en ontij' bereikbaar voor schippers, die de verplichte E-melding niet kunnen versturen. De noodhulp is er dagelijks van 23 tot 8 uur en in het weekend de klok rond. Geprobeerd wordt de softwareproblemen direct op te lossen.

De overheid heeft de meldplicht opgelegd en zorgt dat schippers ook buiten kantooruren hun verplichting kunnen nakomen. Als de beschikbaar gestelde software (BICS, ERInet) tot problemen leidt, is er dus ondersteuning.

De BICS-helppdesk (Enovation) is te bereiken op +31(0)10-288 6390.

werkgroepen met schippers en andere deskundigen twee knelpunten noemde: de financieringen en de overcapaciteit. Al snel werd duidelijk dat de voorwaarden van het borgstellingskrediet een groot knelpunt vormden bij uitstel van de aflossingsverplichtingen. Hoewel de Kantoorbonden dit in de crisis als een lapmiddel beschouwden, zijn de voorwaarden voor het hele MKB verruimd. Vervolgens werd onderzocht hoe overcapaciteit uit de markt kan worden genomen, zodat de overige scheepvaart meer rendement behaalt. We belegden daarvoor enkele bijeenkomsten om met de sector te overleggen. Terugkijkend, betwijfelen we of dat verstandig was. Er kwam nadien enorm veel oppositie, met name van mensen die geen lid waren, de bijeenkomsten niet hadden bezocht en vanuit gangboord en via marifoon de wildste geruchten hadden gehoord. Deze oppositie was later één van de oorzaken van het niet doorgaan van de oplegging. Een andere oorzaak was de NMa, die erg onverwacht in het geweer kwam tegen het oplegplan.

■ Kamer wilde wel

Ondertussen draaide de politieke lobby op volle toeren. Op ons aandringen meldde staatssecretaris Huizinga de crisis in Brussel aan. Kamerleden van links tot rechts steunden de gedachte dat het mogelijk zou moeten zijn het teveel aan schepen tijdelijk stil te leggen.

De Tweede Kamer vond het heel bijzonder dat een sector zelf zocht naar passende crisismaatregelen. Zó bijzonder, dat geld beschikbaar werd gesteld voor nader onderzoek en voor de communicatie met de sector.

Dat voorkwam dat de leden van de organisaties met hun contributies moesten opdraaien voor alle kosten, terwijl de hele sector - inclusief het grote aantal freeriders - ervan zou profiteren.

Toen de NMa oordeelde dat WELLICHT tegen de Mededingingswet werd gehandeld, wierp dat ons terug op onszelf. Dit

oordeel hield namelijk een omgekeerde bewijslast in, waarvoor geld en middelen ontbraken. In feite ontstond een onmogelijke positie: het ministerie en de banken trokken zich terug uit het Crisisberaad en van brede steun was geen sprake meer.

In Europa steunden de andere binnenvaartlanden de crisisaanmelding niet. Zij vinden dat Nederland een eerste stap moet zetten, omdat de Nederlandse vloot de grootste is. Nederland is dus aan zet. Daarom heeft het ministerie een binnenvaartambassadeur aangesteld. Hij moet een afgewogen oordeel geven over de situatie in de binnenvaart en oplossingen aandragen.

Wij hebben oplossingen voor de korte en lange termijn bij hem neergelegd.

■ Eigen 'rederij'

De verbazing en verontwaardiging in de Tweede Kamer over het NMa-standpunt was groot. Er volgden dan ook kamerdebatten over de positie van de NMa ten opzichte van het MKB. Vanuit dat gegeven werd de Onderneming van Samenwerking in de Binnenvaart (OSB) gelanceerd. Als individuele ondernemers niet mogen wat een grote rederij wél mag - een aantal schepen stilleggen - dan moet je het capaciteitsprobleem onderbrengen in één maatschappij.

Kern van het OSB-plan is het gegeven, dat de binnenvaart een grillige markt is door zijn afhankelijkheid van aanvoer in de zeehavens en de waterstanden. Om die grillige bewegingen te dempen, is de OSB een geschikt instrument.

De OSB wordt ondersteund door de coöperaties EUBO, NPRC, ELV, PTC en Sabon. Kantoor Binnenvaart steunt elk initiatief dat de positie van de zelfstandige schipper verbetert.

Samenwerkingsverbanden hebben die doelstelling, dus die ondersteunen wij van harte. Wij zullen echter nooit onze leden oproepen zich aan te sluiten bij een bepaalde organisatie. Dat is de verantwoordelijkheid van de ondernemer. We dragen met alle liefde en plezier de bouwstenen aan voor goed werkende coöperaties, maar alleen de schipper bepaalt of hij daar meerwaarde in ziet.

Een vuiltje aan de lucht

Bij het ter perse gaan van dit magazine laaide het verschil van inzicht over de Rotterdamse havengeldopslag van tien procent op. Kantoor Binnenvaart had binnensBinnenvaarthuis al langer twijfels over de maatregel en voelde zich niet gekend in de besluitvorming, enige jaren geleden. CBRB en KB lijken het over één ding eens: de VERS-regeling of een soortgelijke subsidie is onmisbaar. Maar dan moet VROM door de bocht.

Het bestemmingsplan en de milieu-effectrapportage voor Maasvlakte 2 nemen maatregelen om de luchtkwaliteit in Rijnmond te verbeteren. Voor de binnenvaart schrijft het bestemmingsplan vanaf 2025 een fase 2-motor voor. Om ze te weren uit Hartelkanaal en Oude en Nieuwe Maas mogen na 2025 geen schepen met oudere motoren meer in de havens (in beheer van het HbR) komen.

Vooruitlopend daarop verhoogt het HbR van 2010 tot 2025 het binnenvaart-havengeld met tien procent voor schepen met oudere motoren. Dat moet de binnenvaart stimuleren tijdig fase 0- en fase 1-motoren te vervangen. De inkomsten uit de verhoging worden, in aanvulling op de rijkssubsidie, gebruikt voor stimulering van fase 2-motoren (of hoger). Het rijk zet de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenschepen voort tot 1 januari 2025 of stelt een vergelijkbare regeling in.

Verder geldt vanaf de eerste economische activiteit op Maasvlakte 2 tot uiterlijk 2025 een verlaging van de maximumsnelheid met twintig pro-

cent voor binnenschepen op delen van Hartelkanaal en Oude en Nieuwe Maas. Dit is ook vastgelegd in een overeenkomst tussen Rotterdam en V&W en VROM.

De verhoging van het havengeld is - mede wegens de crisis - uitgesteld tot 2012. In 2010 verlaagde het HbR het havengeld bovendien met zeven procent.

■ Verzet of overleg?

Het verschil van inzicht in de branche loopt uit op de keus tussen verzetten of overleggen. KB kiest voor het eerste, het CBRB voor het tweede.

Over de VERS-regeling zijn beide het eens. Die moest volgens het bestemmingsplan tot 2025 doorlopen, maar is afgeschaft. Dus kunnen de extra gelden (vanaf 2012) daarvoor niet worden gebruikt. Een nieuwe stimuleringsregeling kan eigenlijk pas als er een fase 3-norm is en dat kan nog wel een paar jaar duren, denkt KB. Tenzij VROM van koers verandert.

Komt die regeling er niet, dan is voor stimulering van schonere motoren

eigenlijk alleen die tien procent extra havengeld beschikbaar. Dat is circa één miljoen per jaar en volgens alle partijen te weinig, zeker als je praat over dure katalysatoren en roetfilters. KB denkt niet dat de opslag ook maar één ondernemer zal bewegen zijn motor(en) eerder te vervangen. Een koppelverband dat wekelijks Rotterdam bezoekt, is 1200 à 1500 euro per jaar meer kwijt. Dat staat in geen verhouding tot de kosten van een nieuwe motor, vindt KB.

Misschien kan het EICB het extra geld gebruiken voor gericht onderzoek naar naschakeltechniek (op pagina 12 meer daarover). Het Havenbedrijf wil in 2011 en 2012 al 250.000 euro per jaar aan het EICB bijdragen.

KB slaat niet alleen aan op de havengeldopslag, maar zet die in een rijtje van 'ergernissen' als afvalvervoer (NIWO), losverklaring, heffing op de gasolie en walstroomproblemen. Het pleit daarom voor tien procent korting voor schippers die hebben geïnvesteerd in schonere motoren. 'Dat is heel wat sympathieker dan een boete voor ondernemers die nog moeten investeren en dat geld hard nodig hebben.' Schrale troost voor Rotterdam is, dat vanaf 1 juli schepen op de Noordzee brandstof met 33 procent minder zwavel moeten gebruiken. Volgens V&W zal dat de luchtkwaliteit 'vooral in het westen van Nederland' verbeteren.

Minister opent terminal Venlo

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat nam 3 juni in Venlo de bargeterminal van Trimodal Container Terminal Venlo (TCT Venlo) in gebruik. Aan een kade van 155 meter kan de terminal schepen tot 135 meter ontvangen en jaarlijks circa 200.000 teu overslaan. De terminal kreeg subsidies van V&W, de provincie en de EU. TCT Venlo exploiteert de bargeterminal en de nabijgelegen railterminal. Het bedrijf kan zo geïntegreerd spoor-, water- en wegvervoer aanbieden. TCT Venlo is een dochter van ECT in Rotterdam en maakt deel uit van een netwerk van inland terminals, dat fungeert als 'achtervang' van de zeeterminals van ECT in Rotterdam.



De Hermina aan de nieuwe kade van TCT Venlo.

Walstroomkasten nog niet geschikt

Aardlekbeveiliging vergt grote aanpassingen

door Dick Bruins

Even je schip aansluiten op de stroomkast blijkt in de praktijk nog wel eens tegen te vallen. Een groot deel van de installaties op schepen moet worden verbouwd bij gebruik van de huidige stroomkasten met aardlekbeveiliging. Is men niet bereid de aardlekstroom te vergroten, dan gaat het bij 'aangepaste' installaties ook lang niet altijd goed. In de praktijk is er op een schip, bij vochtig weer, al snel een lekstroom van 30 mA. Vooral nog bieden de huidige stroomkasten nog geen zekere stroomvoorziening voor de scheepvaart.

Wat is een aardlekschakelaar?

Als de hoeveelheid stroom die de elektrische installatie ingaat groter is dan de stroom die terugkomt, is sprake van lekstroom. Lekstroom treedt op als stroom via aarding wegvloeit. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren als de mantel (behuizing) van een toestel onverhoopt onder elektrische spanning komt te staan en iemand de mantel aanraakt. Er vloeit dan stroom door de persoon naar aarde. Zodra de lekstroom een vastgestelde waarde overschrijdt, schakelt de aardlekschakelaar af, waardoor de elektrische installatie spanningloos wordt. Vormt zich in een

apparaat vocht, dan ontstaat ook een kleine lekstroom. Dit leidt ook tot afschakeling.

Let wel: de aardlekschakelaar biedt geen bescherming tegen situaties waarin een persoon contact maakt met zowel de nul- als een fasedraad. Alleen als de stroom uit de fasedraad naar aarde weglekt, zal de schakelaar de stroom onderbreken.

Wat is nu het probleem dat de aardlekschakelaar 'er uitgaat'?

Bij een installatie moet het sterpunt (nul) van de generator aan aarde (schip) liggen. Vanaf de generator moet de

installatie vijfaderig (drie fase, nul en aarde) worden bedraad. De 'nul' (blauwe draad) mag dus na de generator nergens met het schip verbonden zijn. Bij aansluiting op walstroom moet de generator met een vierpolige schakelaar worden afgeschakeld. De 'nul' is dan van het schip af. Vervolgens moet de walstroom met een vierpolige schakelaar worden ingeschakeld. De nul is dan verbonden met het sterpunt van de walcentrale en de aardlekbeveiliging zal weer goed werken

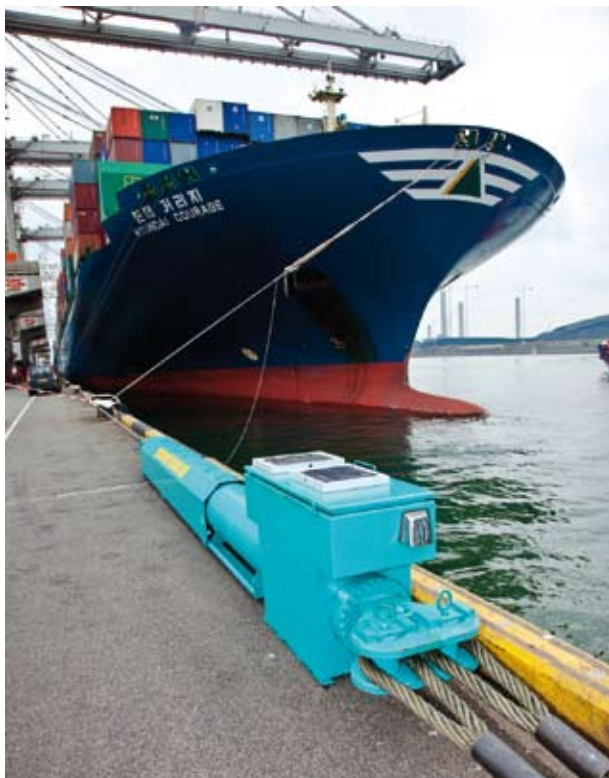
Wanneer de scheepsinstallatie vieraderig is uitgevoerd en de nul als aarde dient, moet de installatie ingrijpend worden aangepast. Bij vijfaderige bekabeling, waarbij de boordspanningswalspanning met een driepolige schakelaar wordt omgeschakeld, moet de schakelaar worden vervangen door een vierpolige. Na deze schakelaar mag de nuldraad nergens meer aan het schip vastzitten. Is de installatie goed uitgevoerd, maar gaat de aardlekschakelaar er toch 'uit', dan is sprake van een lekstroom. Met behulp van een Megger-test is deze storing op te zoeken. Deze problemen komen vooral voor bij elektrische installaties in een vochtige omgeving (ankerlier, dekverlichting, luikenwagen, wasruimte). Een optie is het monteren van een scheidingstrafo. De nul gaat dan van het schip af (zwevend net). Het inschakelen op walstroom vergt even een grote stroomstoot. De kans is groot dat niet de aardlekschakelaar, maar de zekering aan de wal 'eruit' gaat.

Wat gebeurt nu met het generatorverbod?

De problemen waren bekend en er wordt gezocht naar een oplossing. Het generatorverbod blijft echter gehandhaafd. Bij generatorgebruik moet een ligplaats worden gezocht waar nog geen stroomkasten staan. De optie om de aardlekschakelaar voorlopig niet toe te passen was niet bespreekbaar. Ook vervanging van de aardlekautomaat van 30 mA door een automaat van 300 mA was voornamelijk niet bespreekbaar.

Innovatief én spannend

De ShoreTension is een staal-tje innovatie van de roeiers van de Eendracht in Rotterdam. Ze ontwikkelden het systeem samen met Havenbedrijf Rotterdam om het breken van trossen te voorkomen. Aanleiding waren enkele incidenten, waarbij zelfs een schip lossloeg. De ShoreTension houdt trossen met een tevoren ingestelde trekkracht op constante spanning, wat de kans op breuk flink vermindert. Het systeem heeft geen externe energiebron nodig nadat de trossen op spanning zijn gezet.



Alleenvaart in Frankrijk

door Janarie Kranenburg

In Frankrijk is het onder voorwaarden toegestaan alleen te varen op een schip tot 55 meter lengte. In principe is de wetgeving afgeleid van de Nederlandse. Er zijn echter wel enkele verschillen.

Zo is in Nederland alleen de uitrusting van het schip bepalend of één bemanningslid er mee mag varen. Een houder van een vaarbewijs of Rijnpatent mag dat doen met een daarvoor uitgerust schip. Frankrijk heeft ervoor gekozen uitsluitend een combinatie van schip en bemanning een attest voor alleenvaart te verlenen. Dat moet elke vijf jaar opnieuw worden aangevraagd.

■ Camera voorop

De Franse regeling kent geen tachograafs. De toegestane vaar- en verplichte rusttijden zijn wel dezelfde. Voor schepen langer dan veertig meter zijn aanvullend een camera op het voorschip en in de onmiddellijke nabijheid van de stuurhut te bedienen noodafsluiters van brandstoftoevoer vereist. De schipper moet minimaal twee jaar een vaarbewijs of Rijnpatent hebben om in aanmerking te komen voor alleenvaart.

Ook Frankrijk kent gebieden waar alleenvaart niet mag. De eerste versie van de regeling bevatte een erg lange lijst vaarwegen (of stukken daarvan), maar daarvan zijn er enkele vervallen.

De belangrijkste die nog over zijn:

- Rhône
- Seine op het deel dat onder invloed staat van eb en vloed.
- Parijs, of liever het hele stuwpan van de stad Parijs.
- Rijn
- Moezel beneden Metz.

■ Controlebezoek

Vergeet niet, dat voor ieder wel eens alleenvarend persoon aan boord een aparte aanvraag nodig is. Is de aanvraag binnen, dan komt de instantie aan boord controleren of aan de voorwaarden is voldaan en of eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn. Al met al een behoorlijke administratieve rompslomp. Het zou beter zijn als Rijnsoeverstaten en EU-lidstaten elkaars voorwaarden en certificaten erkennen. Op veel terreinen is dat al zo, maar bijvoorbeeld bij het afvalvervoer nog niet. Alleenvaart is misschien nog wel ingewikkelder, omdat Duitsland geen alleenvaartregeling kent. Schrale troost is, dat alleen de Franse doktersverklaring geld kost. Certificaten en zelfs het controlebezoek aan boord zijn gratis.

■ Aanvraag indienen

Een aanvraag voor alleenvaart indienen kan bij: SNS. SST BAA, J. Federo, 24, Quai Austerlitz, 75013 Paris, 0144-061 962, julienne.federo@equipement.gouv.fr

of
SNN BP 20018, 263, Quai d'Alsace, 59501 Douai, tel.: 0327-945 560, fax: 0327-945 569, braf.sn-nord-pdc@developpement-durable.gouv.fr.

Bij de aanvraag horen:

- een brief waarin wordt verzocht om een attestation de capacité a naviguer seul à bord. Met daarin vermeld naam en voornaam van de aanvrager, naam, Europanummer en lengte van het schip.
- kopie paspoort aanvrager
- kopie vaarbewijs of Rijnpatent
- kopie certificaat van onderzoek of equivalent (ook de pagina waar de boegschroef staat vermeld)
- gezondheidsverklaring niet ouder dan drie maanden (certificat médical que les conditions d'aptitudes définies à l'annexe I de l'arrêté du 19 décembre 2003 sont satisfaites)

De regeling staat ook op www.sn-nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/demandedossiercond-seul-1_cle55bd1a.pdf.

AkzoNobel en NPRC drukken uitstoot

AkzoNobel en de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC) gaan de uitstoot van NOx en roetdeeltjes in het vervoer van de zoutfabriek in Delfzijl naar de chloorfabriek in Rotterdam aanmerkelijk verminderen. Daarover hebben ze een vijfjarig contract afgesloten.

De eigenaren van de vijf speciale 2800-tonners laten hun motoren voorzien van selectieve katalytische reductie (SCR). Dat verlaagt de jaarlijkse NOx-uitstoot met 78 procent van ongeveer honderd tot 22 ton. De uitstoot van roetdeeltjes daalt met 98

procent van vijf ton tot honderd kilo per jaar.

AkzoNobel betaalt per ton zout een toeslag om de scheepseigenaren te steunen bij hun investering. Tevens krijgen zij overheidssubsidie.

De overeenkomst kwam mede tot stand dankzij het projectbureau van Integraal Ondernemen Drechtsteden (IOD). Dat brengt bedrijven, wetenschap en instanties in de binnenlandse scheepvaart bijeen om producten en processen te vernieuwen. Directeur Dominique Bronzwaer van IOD: 'We hebben samenwerkt met SootTech, Emitech, Kantoor

Binnenvaart, de IVW en TNO om dit probleem praktisch op te lossen voor de komende vijf tot tien jaar.'

■ Rol opdrachtgevers

Steeds vaker eisen private en publieke opdrachtgevers in een logistiek contract gebruik van 'een groen binnenschip'. Daarom was het bovenstaande project half juni een goed voorbeeld op een seminar over de invloed van opdrachtgevers op een schonere binnenvaart. Stichting IOD en EVO hielden dat in nauwe samenwerking met Kantoor Binnenvaart.

Op de brommer verzekeringen afsluiten

Rechtsbijstandstak Anker bestaat veertig jaar

Dynamisch, dat is de binnenvaart. Veel ontwikkelingen, innovaties, maar soms ook veel commotie en emotie. Het hoort er allemaal bij en geeft de binnenvaart een eigen charme. Maar ondernemers komen steeds vaker in situaties waarin zij hun recht moeten halen. Hierdoor is rechtsbijstand helaas een must. Directeur Bart Scheffer van verzekeringsmaatschappij Het Anker (sinds 1907) zag dit al vroeg in en richtte veertig jaar geleden de rechtsbijstandtak in zijn bedrijf op.

Al in de jaren zestig verdiepte Scheffer zich in rechtsbijstand. 'In die tijd was ik vooral bezig Anker uit te breiden en meer verzekeren in de binnenvaart te krijgen', herinnert hij zich. Bezoeken aan schippersbeurzen en aan individuele schippers leverden de nodige klanten op. Vaak was dat een hele onderneming. 'We hadden nog geen auto en legden de langere afstanden vooral met de brommer af. Aan boord hoorde ik van de problemen waarmee schippers worstelden. Zoals met bevrachters en werven. Toen dacht ik: Ik richt zelf een onderlinge rechtsbijstandverzekeraar op.' Dat ging niet zonder slag of stoot. Scheffer verrichtte eerst het nodige onderzoek met hulp van mr. Leendert

Kruidenier van Van Dam Advocaten. Vervolgens benaderde hij enkele rechtsbijstandverzekeraars, maar die hadden geen enkele ervaring met binnenvaart. Na zich te hebben verzekerd van voldoende draagvlak in de binnenvaart, kwam Scheffers droom 1 juli 1970 uit: de Onderlinge Rechtsbijstand Verzekering Maatschappij 'Protector' w.a. Tegenwoordig staat deze bekend als Anker Rechtsbijstand. In de beginjaren had 'Protector' welgeteld 45 verzekerden. Nu vertegenwoordigt Anker een groot deel van de binnenvaart. 'Dat moet je koesteren', weet directeur Bert Posthumus van Anker Rechtsbijstand. 'De scheepvaart is onze ruggengraat.' Maar Anker focust niet

alleen op de binnenvaart. Vandaag de dag zijn ook particulieren, zzp'ers en mkb'ers bij Anker verzekerd voor rechtsbijstand.

■ Einde toerbeurt

Oudgediende Steffan Terpstra, jurist en teamleider transport bij Anker Rechtsbijstand, weet nog het nodige te vertellen over zijn beginjaren bij Anker Rechtsbijstand. 'Midden jaren tachtig kwam het eigen vervoer op en later werd de toerbeurt afgeschaft. In het binnenlands vervoer en in het Noord-Zuidvervoer ontstond vrije concurrentie onder de schippers. De zekerheid was weg.'

De schippers waren, op zijn zachtst gezegd, niet blij met dit besluit. 'Sommigen protesteerden en blokkeerden vaarwegen. Schepen die tijdens acties doorvoeren, werden besmeurd of bekogeld met stenen.' Hierdoor kreeg Anker Rechtsbijstand te maken met twee soorten claims: aan de ene kant de schippers die geld wilden zien om hun schip te repareren en aan de andere kant de schippers die protesteerden tegen afschaffing van de toerbeurt.

De tweestrijd zorgde voor verhitte gemoederen. Ook onder de juristen van Anker Rechtsbijstand. 'Wij zaten soms in een lastig parket, maar mengden ons niet in politieke kwesties. De ledenvergadering was er in die tijd niet minder spannend om', vertelt Scheffer. Die spanning kwam voort uit een aankondiging van de actievoerders dat zij in grote getallen naar de vergadering zouden komen. 'We dachten dat ze het gebouw zouden bestormen. Uiteindelijk kwam geen enkele actievoerder opdagen, maar de dreiging was zeker weten aanwezig.'

■ Recente acties

De vrije concurrentie houdt de gemoederen in de binnenvaart nog steeds



Bij acties is het van belang snel vast te leggen wie meedoet en wie er last van heeft.

bezig. 'De schippers verliezen hierdoor hun zekerheid, waardoor veel juridische problemen ontstaan. Kijk maar naar de recente blokkades in Frankrijk en België', vertelt Terpstra. De Franse schippers voerden afgelopen maand actie voor een kostprijswet. De klachten stroomden binnen bij Anker Rechtsbijstand, omdat veel schippers niet konden doorvaren. Terpstra: 'We hebben toen gelijk een en ander in werking gezet en de situatie snel in kaart gebracht door gerechtsdeurwaarders op pad te sturen en ons te voorzien van juridisch advies door een Franse advocaat, omdat in dit geval Frans recht van toepassing is. De gerechtsdeurwaarders leggen de situatie ter plekke vast in een officieel stuk (exploot). Daarin staat welke schippers erbij zijn betrokken, welke blokkeren en welke zijn geblokkeerd, enz. Een snelle inventarisatie is van groot belang

bij dit soort blokkades.' Op dit moment is Anker Rechtsbijstand een van de grootste verzekeraars in de binnenvaart. In die veertig jaar passeerden zeer uiteenlopende zaken. 'We hebben veel kennis en ervaring opgedaan. De binnenvaart heeft Anker groot gemaakt', zegt directeur Sjoerd Zijlstra van uitvoeringsinstantie Anker Rechtshulp. 'Het is een mooi iets als je zo groot bent, maar je moet je dan ook elke dag bewijzen.' Iets meer concurrentie lijkt Zijlstra goed: 'Meer spelers in het veld houden je scherp.' Posthumus ziet de toekomst zonnig in: 'Het wordt druk, maar positief druk.' De rechtshulpdivisie professionaliseert haar dienstverlening en het hele bedrijf is bezig met digitalisering. 'Zo leg je sneller contact met de klant en kun je sneller bijstaan. Natuurlijk versturen we ook nog echte poststukken.' Een andere ontwikkeling is het juri-

disch spreekuur, waar mensen vanaf deze zomer terecht kunnen voor telefonisch advies.

■ Jubileumaanbiedingen

Voor de binnenvaart heeft Anker twee jubileumaanbiedingen. De eerste is een jaar lang gratis een rechtsbijstandverzekering voor privé-zaken, die de meest voorkomende risico's van het gezin dekt. Zij loopt drie jaar en voor het tweede en derde jaar geldt de normale premie van 141,80 euro (onder voorbehoud van premieverhoging). De tweede is een jaar lang de Eigen Jurist Polis 'Verkeersdeelnemers' voor een premie van 40 in plaats van 71,42 euro. Deze verzekering dekt de risico's als verkeersdeelnemer. Meer informatie geeft rechtsbijstand@anker.nl.



Appels en peren

De eco-card is binnen. Weer een bewijs van de drift die ambtenaren in de regel bezitten om iets nieuws te verzinnen, terwijl er zat alternatieven voorhanden zijn. Een gewone pinpas bijvoorbeeld. Maar dat zou zo makkelijk zijn, daar beginnen ze niet aan. Dus wordt even een heel nieuw betaalsysteem opgetuigd om het geld van de ene op de andere plek te krijgen. Positieve bijwerking is wel, dat weer heel wat mensen aan het werk blijven om al die betalingen, geldstortingen e.d. te verwerken.

Ik verbaas me toch nog steeds hoe dingen lopen. Ik meen te hebben gelezen dat ergens in de vorige eeuw een hotel aan het water klaagde over passagiersschepen, die toch in bepaalde situaties een concurrent zijn. De klacht bestond eruit dat het hotel moest betalen voor

de afvoer van afval en het passagiersschip niet. Dus: concurrentievervalsing. Vanuit deze klacht ontstond een razendsnel proces van een jaar of dertig, dat met de introductie van deze eco-card de laatste fase lijkt in te gaan. We betalen voor ons afval door een opslag van 7,50 euro op een kuub gebunkerde gasolie. Dus je betaalt extra voor een appel om een peer te kunnen afvoeren. Geef een ambtenaar een vinger en ze pakken je andere arm.

Mijn probleem is niet dat ik moet betalen voor mijn afval, mijn probleem is dat ik met een nagenoeg droge machiniekamer straks ongeveer 2000 euro per jaar kwijt ben voor bilgen van nog geen kuub bilgewater. Er komen ook nog wat lappen en filtertjes bij, maar toch is het evenwicht een beetje zoek.

En dan ben ik nog niet eens zo heel erg zielig. Wat te denken van die moderne koppelverbanden, die met hun olieafgedichte schroefassen en milieuvriendelijke motoren drie of vier keer zoveel kwijt zijn? Terwijl er nog genoeg oudere en kleinere schepen zijn, die met een vergiet als schroefasafdichting voor een paar honderd euro per jaar klaar zijn en om de haverklap een bilgeboot langszij hebben. De milieuvriendelijke binnenvaartondernemer betaalt, terwijl de vervuiler het voordeel binnenhaalt. Onze volksvertegenwoordigers hebben het weer prachtig voor elkaar.

Naschrift: Vanwege het uitstel van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag tot 1 januari 2011, wordt vanaf 1 augustus tijdelijk de betaling van de eigen bijdrage bij de afgifte van bilgewater voortgezet.

BINNENVAART UNIT NEDERLAND

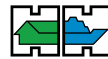
LOCATIES: ROTTERDAM - TERNEUZEN
MAASBRACHT

Wilhelminaplein 7
3072 DE Rotterdam
Tel: 010-4962640
binnenvaartunit.nederland@nl.abnamro.com
www.abnamro.nl/binnenvaart

Meer mogelijk maken  **ABN-AMRO**



Heinen & Hopman Rotterdam, het adres voor een zorgeloos binnenklimaat. Wat bij Heinen & Hopman op de tekentafel begint, eindigt gegarandeerd met maximaal comfort aan boord van uw schip. Van ventilatie tot air conditioning. Naast standaardoplossingen kunnen wij u ook maatwerk bieden voor schepen en jachten van 10 - 100+ meter.



HEINEN & HOPMAN ROTTERDAM

AIR CONDITIONING HEATING VENTILATION REFRIGERATION

Onze telefoongegevens zijn gewijzigd:

T.: 078 - 890 80 50, F.: 078 - 890 80 59, I. www.heinenhopman.com



dolderman

KEERKOPPELING DEFECT? SCHAKEL DIRECT

**dolderman
keerkoppeling
service**

- Onderhoud
- Revisie
- Levering nieuwe en gebruikte onderdelen
- Levering en inbouw van nieuwe en gebruikte keerkoppelingen

MASSON | REINTJES | TWIN DISC | ZF | LOHMANN

www.keerkoppeling.com

Postbus 266, 3300 AG Dordrecht | Binnenkalkhaven 17, 3311 JC Dordrecht
Tel. 078-6138277 | Fax 078-6144887 | info@dolderman.nl | www.dolderman.nl



efm
voortvarend verzekerd!

efm is concurrerend en betrouwbaar.

Mijn ouders waren al klant bij **efm**. De premie is in de tankvaart een pittige kostenpost, dus voor ons erg belangrijk. **efm** is zeer scherp met zijn premie. Daarnaast is het een heel prettige en betrouwbare organisatie waar wij ons al jaren thuis voelen!

Tonny van Strien,
'Carpe Noctem'

efm onderlinge schepenverzekering u.a.
• tel. 0522 24 36 00 • www.efm.nl • info@efm.nl

Een half jaar overgangsbepalingen

door Rob van Dijk, van Dijk Expertise

De zogenoemde ROSR-overgangsbepalingen zijn sinds begin dit jaar van toepassing. Voor tal van schepen is het afgelopen halfjaar het certificaat verlengd en daarbij moest de inspecterende expert de overgangsbepalingen dus toepassen. Hoe ging dat in de praktijk? Viel het mee of tegen? Hebben we wat aan de, vanwege de crisis, ingestelde hardheidsclausule?

Op de controlelijst van de expert staan bij vrijwel alle schepen de 'kleine' punten, zoals een nul voor het officiële scheepsnummer, een certificaat bij de eerste tros, vier stalen opvangvaatjes en de vulopening van gasolie en watermerken.

Vervolgens komen de wat meer ingrijpende zaken, zoals ontluchtingen/glasopeningen van machinekamers met deksels of stalen plaat afdichten, een verfkist aan dek, de bekende zelfsluitende afsluiters op de aftappen van de brandstoftanks en het isolatiemateriaal van de uitlaten vervangen door niet olieabsorberend materiaal. Vergeet ook het laagniveau-alarm van de gasolie(dag)tank niet, hoewel dit in de praktijk goed uitvoerbaar blijkt.

■ Dure lucht

Bovenstaande zaken zijn goed uitvoerbaar en de kosten zijn te overzien. De investering om te voldoen aan de volgende regels kunnen echter aanzienlijk zijn. De ontluchtingen van de gasolietanks moeten 1,25 x de diameter van de vulopening zijn. Bij deze aanpassing komt nogal wat kijken. Het begint met het leeghalen, ontluichten en gasvrij keuren van de gasolietank. Er wordt immers een grotere pijp of aansluitpunt op de tank gelast. Dan moet de nieuwe ontluchtigingspijp nog worden aangelegd. Onlangs kwam ik die situatie tegen, maar moest de tank ook nog worden verplaatst én was de ontluchtigingspijp achter de betimmering gemonteerd. En dat aan beide zijden van het schip.

■ Aanpassen stuurwerk

Een vaak voorkomende aanpassing is het hydraulische stuurwerk. Het systeem moet bestaan uit twee geheel onafhankelijk werkende installaties. Dit betekent een dubbele tank (mag

met schot) met op elke tank een eigen pomp, eigen alarmeringen en een eigen retour. Vooral dat laatste kan een probleem zijn. Er zijn namelijk al veel stuurwerken uitgerust met een dubbele pomp en een schot in de tank. Dan zou alleen de alarmering moeten worden aangepast. Maar de retour van beide tanks gaat dan via één klep terug in de tank en dat is geen gescheiden systeem. Aanpassing van de kleppen en de alarmeringen kan een behoorlijke kostenpost opleveren.

Voor de elektrische installatie vallen de overgangsbepalingen mee. Mogelijk zijn bij de diverse alarmeringen enige aanpassingen nodig. Wel moet nu van de hoofdschakelkasten een schema aan boord zijn. Die hoeven (nog) niet gekeurd te zijn en uw vaste elektriciens kan ze maken.

Een ander probleem kan de plaats van de drinkwatertank zijn. Deze mag geen gezamenlijk schot met een brandstof- of ballasttank meer hebben. Het afgelopen halfjaar heb ik één schip geïnspecteerd, dat niet aan dit punt voldeed. Hier is een creatieve oplossing gevonden, waarvan de kosten erg meevielen.

■ Tien procent te hard

Als de investering om te voldoen aan de overgangsbepalingen meer bedraagt dan 2500 euro, dan kan de ondernemer aanspraak maken op de hardheidsclausule. De schipper of de expert moet dan in een schrijven bij de rapportage onderbouwen op welk punten de kosten te hoog worden. De ontheffing geldt maximaal voor de duur van het certificaat. Dat betekent, dat de investering binnen zeven jaar alsnog moet worden gedaan.

In de praktijk lijken de overgangsbepalingen, inclusief hardheidsclausule, nog mee te vallen. Van de door ons geïnspecteerde schepen heeft ongeveer tien



Van de hoofdschakelkasten moet een schema aan boord zijn, dat uw vaste elektriciens mag maken.

procent een beroep gedaan op de hardheidsclausule. Ook stappen enkelen over van een Rijnvaartcertificaat naar een communautair certificaat. Hierbij worden de meeste overgangsbepalingen uitgesteld tot een latere datum. Toch moet iedereen er vroeg of laat aan geloven.

Zwarte lijst van bedrijsmisleiding

MKB-Nederland krijgt steeds vaker meldingen over spookfacturen, acquisitiefraude, misbruik van merknamen en verkapte aanbiedingen. Op www.mkb.nl/index.php?pageID=262 staat een actuele lijst met alle bekende misleidingen. Twijfelt u aan de betrouwbaarheid van het bedrijf dat iets van u wil? Beloof niets en teken niets! Betaal vooral geen facturen zonder dubbele controle.

Verdenkt u een bedrijf van misleiding en staat deze niet op de lijst? Bij de lijst staat een link om contact met ons op te nemen.

'Er is meer geld nodig voor retrofit'

Nieuwe EICB-directeur Nico Schoonen

Het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) breidt dit jaar uit. De vertrekkende Mike Blansjaar wordt 1 juli opgevolgd en er komt een junior projectmanager bij met verstand van security in transport. Op 1 september volgen nog twee nieuwe voltijds medewerkers. Belangrijke stap was ook recente de benoeming van Nico Schoonen (52) tot directeur van SPB en EICB. 'Ik moet het EICB naar de volgende fase brengen.'

Schoonen loopt al jaren mee in de logistiek. Hij begon ooit bij zeereders, deed logistieke dienstverlening, bouwde logistieke netwerken en werd in 1993 samen met een collega zelfstandig consultant. 'We werkten heel breed; van havens tot zorglogistiek en stedelijke distributie. Maar na 2004 ben ik me gaan richten op ingewikkelde organisatorische vraagstukken, want dat vind ik leuk. Ik werkte onder meer voor ECT, voor de haven van Rotterdam en nu nog steeds voor die van Amsterdam. Ik deed ook binnenvaartprojecten, zoals Blue Ports. Op dat plan baseerde de overheid haar subsidieprogramma Quick wins voor binnenhavens. En ik schreef het rapport Kanshebber in de Keten over de containerbinnenvaart en gaf vervolgens van 2005 tot 2008 leiding aan dat project.'

■ Behoud van energie

Meest recente rol op het binnenvaarttooneel speelde hij als adviseur van het Crisisberaad. 'De organisaties hadden een enorme berg ideeën liggen en iemand moest daaruit een werkbaar plan maken, met als kern een oplegging.'

Maar dat is dus allemaal misgelopen.

'Ho ho, zeg dat niet te snel. De samenwerking in het Crisisberaad heeft voor een enorme bewustwording in de binnenvaart gezorgd. En energie gaat nooit verloren. Je kunt je bijvoorbeeld afvragen waarom zo weinig faillissementen vallen. Heeft het Crisisberaad het denken van de banken beïnvloed? Ze werden immers als partij aangesproken en stonden wereldwijd al in de schijnwerpers als veroorzakers van de crisis. Misschien heeft dat ze wat voorzichtiger gemaakt? Maar aan het Vasteland is niet veel van

die 'samenbindende energie' te zien. 'Ik vond het heel mooi te zien hoe deze partijen met hun verschillende achterbanen, doelen en werkvelden - hij praat over Kantoor Binnenvaart, CBRB, Rijn & IJssel en Koninklijke Schuttevaer - zo intensief met elkaar optrokken. En ik denk dat het EICB de unieke kans biedt om een verbindende schakel tussen deze organisaties te zijn. Alle partijen zitten in het bestuur (Pieter Struijs, Kees de Vries, Jan Veldman en Wytze van der Velde) en samen zijn ze verantwoordelijk.'

■ Eigen producten

Innovatie, expertise en educatie zijn vanouds de speerpunten van het EICB. Het wijst ondernemers met goede ideeën de weg in subsidieerland. Naast de Subsidieregeling Innovatie Binnenvaart (SIB) staan zo al negen andere subsidieregelingen in de EICB-folder. 'De helft van de omzet bestaat uit onze startprojecten en het SIB-geld daarvoor, de andere



'Wat doe je in vredesnaam met één miljoen euro per jaar als je honderden retrofits wilt?'

helft komt uit de aanzuigende werking. Nu willen we eigen producten ontwikkelen en die commercieel in de markt zetten. Het EICB heeft niet per definitie een winsttoegmerk, maar we moeten wel geld verdienen voor onze productontwikkeling.'

Hij gaat nog rechterop zitten. 'Ik ben wat dat betreft praktisch. In maart 2009 is een project opgeleverd, waarin binnenvaartbedrijven op eenvoudige manier de status van Authorised Economic Operator kunnen krijgen, waardoor hun vervoersketen de kwalificatie "secure lane" verdient. Dat scheelt nogal wat controles door onder meer de douane. Toen ik hier aantrad, lag dat project er nog. Dat pakken we nu dus breder op, zodat de containerbinnenvaart kan zeggen: kijk mij eens lekker secure zijn. Want auto en trein hebben meer problemen met security dan het schip. We hebben nu een klant en een terminal en hun secure lane leveren we zomer 2011 op. Dat helpt ons richting een breed marktproduct. De junior projectmanager die 1 juli aantreedt, is afgestudeerd op zulke certificeringen.' Hij wil geen club van rapportenschrijvers worden. 'Dan ben je een heleboel geld verder en heb je nog alleen maar theorie. Je kunt studeren en brochures schrijven wat je wilt, maar doe liever wat de klant vraagt. Dus gaan we terug naar de basis met praktische projecten.'

■ Geld voor retrofit

Belangrijke focus van het EICB wordt de stimuleringsregeling Schone Binnenvaart van het Havenbedrijf Rotterdam. Rotterdam voert vanwege de extra emissies op de Maasvlakte II vanaf 1 januari 2012 een emissietoeslag in voor schepen, die geen CCR2-motor hebben. Dat geld vloeit via het EICB terug naar de sector om te helpen de emissies van de binnenvaart terug te dringen. Er is aan het Vasteland het een en ander te doen over de toeslag, want brancheorganisaties zijn erg voorzichtig met zo'n kostenverhoging in crisistijd. 'Wij wil-



'Ik wil nog eens iets verzinnen voor de Willie Wortels.'

len eventueel tekenen voor het beheer van het geld in het EICB, maar wij zijn niet verantwoordelijk voor de invoering van de opslag. Die is in 2004 afgesproken tussen minister en haven om de Maasvlakte 2 mogelijk te maken. Wij willen daar niet de schuld van krijgen en het geld moet worden besteed aan een subsidieregeling voor schonere dieselmotoren of iets vergelijkbaars', zegt Henk van der Velde van Kantoor Binnenvaart. 'Wij vragen ons trouwens af, of zo'n opslag de schipper stimuleert een CCR2-motor aan te schaffen. Wij zien liever eerst een korting voor schone motoren en pas daarna een toeslag.'

De schattingen van de opbrengst lopen uiteen. Bij Kantoor Binnenvaart spreken ze over 250.000 per jaar in de eerste twee jaar, voor de jaren daarna heeft Nico Schoonen het over jaarlijks 750.000 à één miljoen euro tot 2025. 'De discussie over stimulans of straf is niet relevant, die toeslag komt er en met dat geld moeten ondernemers innoverend aan de slag.'

Overigens is Schoonen het wel eens met Van der Velde. 'De VERS-regeling loopt eind dit jaar af, maar er is geld nodig voor retrofit. De brancheorganisaties en de Rotterdamse haven willen wel. Want wat doe je in vredesnaam

met één miljoen euro per jaar als je honderden retrofits wilt? Met dat geld doe je er hooguit tien per jaar.' Ook VoortVarend Besparen komt bij het EICB. Hoewel de resultaten lastig te vangen zijn in statistieken en Agentschap NL ze daarom liever in het midden laat, noemt Schoonen dit 'bewustwordingsproject' succesvol. 'Hier gaat het om de menselijke factor, leuke dingen doen voor gebruikers en dat is best belangrijk naast alle techniek. Agentschap NL heeft ons gevraagd er een eigen product van te maken. In 2011 gaat het nog in de oude vorm door en daarna nemen wij het over.'

■ Duurzaam blijft

Duurzaamheid vindt Schoonen één van de belangrijkste concurrentievoorwaarden voor de binnenvaart. 'Het is dan misschien een hip woord, maar alles is terug te vertalen naar je duurzame concurrentiepositie. Ben je duurzaam, innoveer je voldoende? Als je ziet dat Rotterdam 45 procent van alle lading naar het achterland over water wil afvoeren, dan valt alleen maar meer nadruk op die duurzaamheid te verwachten.' Er zijn al de nodige ondernemers bij het EICB komen praten. Er wordt gestu-

deerd op nieuwe brandstoffen als LNG of op dual fuel. En uiteraard gaat veel belangstelling uit naar rompvorm en voortstuwingstechniek. 'En niet alleen naar techniek, maar ook naar processen, zoals langzamer varen. Of een walstroomproject om te zoeken naar oplossingen voor dat gesjouw met die lange leidingen.'

Schoonen schat dat negentig procent van alle subsidieverkenningen en -aanvragen via het EICB loopt. 'We adviseren bij plannen, maar schrijven ze niet. Dat kunnen we wel, maar dan tegen betaling.'

Hoe innovatief zijn binnenvaartondernemers eigenlijk?

'Het zijn veelal schipper-eigenaren, die 24/7 bezig zijn met hun bedrijf. De koplopers zijn per definitie de wat grotere bedrijven en de toeleverende industrie.' Hij peinst even en zegt dan: 'We zouden iets moeten bedenken voor de Willie Wortels. De varenden, die een klepje of een ander dingetje verzinnen, maar niet de tijd en het geld hebben om dat verder te brengen. Klaas Bennik en zijn klep zijn daar een heel goed voorbeeld van. Het zijn vaak retegoeie ideeën, maar je moet die mensen tegen zichzelf beschermen. Ze zijn enorm bevlogen en praten er met iedereen over, zodat het idee niet meer juridisch te beschermen valt. Daar wil ik nog eens iets voor verzinnen.' Ook wil hij nauwer samenwerken met clubs als Marin, NEA, universiteiten, TNO en STC. Bij dat laatste hoort dus ook innovatie van het onderwijs. 'De HBO minor binnenvaart is al vernieuwend en er is ook betere lesstof nodig voor VMBO en MBO.'

O ja, je hoort en leest nogal eens dat de binnenvaart meer regisseur in de vervoersketen moet worden. Hij kijkt de vraagsteller haast medelijdend aan.

'Komt dat streven niet voort uit angst? Het gaat om je eigen kracht, daar liggen je innoverend vermogen en je toekomst. Doe je dat goed, dan kunnen ze niet om je heen.'

Bennikklep

De Bennikklep, een vondst van oud-duwbootschipper Klaas Bennik, hangt bij een duwboot boven de plaats waar het schroefwater de tunnel verlaat. Tevens sluit hij de tunnel van boven af, wanneer de boot achteruitslaat. Dat voorkomt dat de schroeven lucht aan-

zuigen. De klep maakt het waterslot in de tunnel overbodig en dat scheelt circa twaalf procent weerstand. Vier jaar geleden kreeg de dubbelschroefs duwboot Kraaijenberg van bouwstoffenleverancier Smals uit

Roermond twee Bennikkleppen, die vijf tot acht procent besparing opleverden. Onlangs werden twee nieuwe straalbuizen met vijfblads schroeven aangebracht, die nog zuiniger met de brandstof omspringen.

Arbeidsongeschied in de proeftijd

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten

Schipper Henry Schimmelpenninck heeft na enig zoeken eindelijk een enthousiaste matroos gevonden. De jongen, Bert Berends, komt aan boord en Schimmelpenninck biedt hem een contract aan met een proeftijd van een maand. Door een ongelukkige beweging valt Berends na een week met zijn knie tegen een bolderpen. De huisarts vindt dat hij zeker twee tot vier weken rust moet houden.

Als het verkeerd uitpakt, komt Berends pas na vier weken weer terug aan boord en dan is de proeftijd ook voorbij, terwijl Schimmelpenninck absoluut nog geen goed beeld heeft van hoe de jongen functioneert. Hoewel het contact tussen de schipper en zijn matroos goed is, ziet Schimmelpenninck het toch niet zitten hem meteen een vast contract te geven. Maar wat dan wel?

■ Proeftijd vastleggen

Opzeggen of ontslaan van een zieke werknemer is lastig, behalve als de werknemer nog in de proeftijd zit. In de proeftijd mag feitelijk ook een zieke werknemer worden ontslagen zonder opzegtermijn of tussenkomst van het UWV.

Het is aan te raden altijd een proeftijd af te spreken. Let er daarbij op, dat een proeftijd altijd vóór het begin van het contract schriftelijk moet worden afgesproken. Een proeftijd mag maximaal een maand duren bij een arbeidsovereenkomst korter dan twee jaar. Wordt een arbeidsovereenkomst voor twee jaar of langer of voor onbepaalde tijd aangegaan, dan mag de proeftijd twee maanden duren. Een proeftijd kan nooit langer dan twee maanden duren.

Een proeftijd kan alleen worden afgesproken als het de eerste keer is dat partijen met elkaar gaan werken. Is een proeftijdbeding in een arbeidsovereenkomst in strijd met deze voorschriften, dan gaat men ervan uit dat geen proeftijd is overeengekomen, waardoor alle regels voor opzegging gelden!

■ Arbeidsongeschied

Een opzegging in de proeftijd kan met onmiddellijke ingang worden gedaan. Ook kan tegen een latere datum worden opgezegd, maar deze datum moet dan wel in de proeftijd liggen. Als de werknemer hierom vraagt, moet de werkgever schriftelijk aangeven waarom hij is ontslagen. Het is verstandig hieraan niet te veel woorden vuil te maken, maar bijvoorbeeld aan te geven dat er geen vertrouwen bestaat in een vruchtbare samenwerking. Schimmelpenninck kan Berends dus met een kort verhaal in zijn proeftijd ontslaan.

Het wordt lastig als Berends door de val geheel of gedeeltelijk arbeidsongeschied raakt. Toch blijft ook in zo'n omstandigheid opzegging in de proeftijd mogelijk. Maar de aansprakelijkheid voor de schade van de werknemer, opgelopen bij uitoefening van zijn werk, blijft van

kracht. Deze schade kan zowel materieel, bijvoorbeeld ziektekosten voor zover niet door een verzekeraar gedekt, als immaterieel (het zogenaamde smartengeld) zijn.

Een ziektewetuitkering is geen schade die op de werkgever te verhalen is, ook niet door het UWV. Ook ziektekostenverzekeraars zullen door hen vergoede kosten zelden of nooit op een veroorzaker verhalen, hoewel zij daar soms wel de juridische mogelijkheid voor hebben.

■ Geen proeftijdverlenging

Schimmelpenninck wil Berends best nog een kans geven; hij denkt aan een tweede proeftijd van nog eens een maand vanaf het moment dat zijn matroos weer helemaal in staat is te werken. Maar helaas: dat is niet mogelijk!

Hij zal Berends daarom aan het eind van de maand proeftijd - als hij hem wil houden - gewoon een overeenkomst moeten aanbieden. Om het risico te beperken dat hij dadelijk opgescheept zit met iemand die het bij nader inzien toch niet zo goed snapt, is het aan te raden een kort contract aan te bieden van bijvoorbeeld drie maanden.

■ Venijn in de staart

Het opzeggen van een arbeidsovereenkomst is iets anders dan het niet verlengen van een tijdelijke arbeidsovereenkomst. Een tijdelijke arbeidsovereenkomst verstrijkt vanzelf (van rechtswege) als hij niet wordt verlengd. Hiervoor is geen opzegging vereist, tenzij een CAO dit voorschrijft.

Het gevaar is, dat de werkgever niet goed in de gaten heeft dat de arbeidsovereenkomst eindigt en de werknemer gewoon doorwerkt. In dat geval wordt de arbeidsovereenkomst automatisch verlengd, waardoor op den duur een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd kan ontstaan, met als gevolg dat opzegging dan aan vele (soms lastige) regels is gebonden.

Raadpleeg in geval van twijfel vooraf uw belangenorganisatie of advocaat.



VAAR OP ZEKER

U ontvangt onze ondersteuning bij

- vragen over contracten;
- geschillen in de familiesfeer;
- problemen met de overheid (zowel strafrecht als publiekrecht);
- vragen op het gebied van vervoersrecht.

Wij hanteren een gereduceerd tarief voor het eerste kennismakingsgesprek.

VANDIJK
ADVOCATEN

VANDIJK advocaten, Jacques Dutilhweg 471 c, 3065 GL Rotterdam
tel.: 010-212 1220, fax: 010-212 0500, e-mail: mail@vandijkadvocaten.nl

Drietrap overlevingstraject

door Wim Onderdelinden, directeur Stichting Abri



Natuurlijk komt het onder meer door de schippersbanken dat het geen faillissementen regent. Ondanks inspanningen van schippers, bonden, overheid, Crisisberaad, samenwerkingsverbanden en dergelijke hadden de banken (veel) eerder kunnen ingrijpen.

Uit eigenbelang, maar ook om andere redenen hebben zij dit (nog) niet gedaan.

Was dat wel gebeurd, dan zou sprake zijn van zogenaamde meervoudige problematiek (hierbij valt te denken aan te hoge privé's, overfinanciering, privéproblemen, echtscheiding en pech op pech).

Voor velen blijkt onderstaand scenario van toepassing:

- Het eerste volle jaar van de crisis (2009) kon worden overleefd door gebruik van reserves. In de goede jaren is er niet alleen 'van geleefd', velen hebben toen ook geld opzijgezet voor later (investeringen, pensioenen, financiering van tegenvallers).
- Het jaar erna (2010) kan worden over-

leefd door (forse) belastingrestituties. Het negatieve belastbaar inkomen 2009 mag namelijk worden verrekend met 2006 t/m 2008. In die drie goede jaren is (gemiddeld) veel geld verdiend met dito belastingaanslagen. Die eerder betaalde belasting kan nu voor een (groot) deel worden teruggevorderd vanwege bovengenoemde verrekingsmogelijkheid.

- Tenslotte 2011 (de derde van de 'drietrap'): als het aanbod van lading zoals zich dat nu ontwikkelt, in 2011 doorzet, kan er weer perspectief komen met wellicht bijbehorende aflossingsmogelijkheden en waardeontwikkeling van schepen. Voorwaarde is natuurlijk wel, dat dit betere vrachtaanbod gepaard gaat met een (meer) verantwoorde vrachtprijs.

Als we zo deze drie jaren kunnen overbruggen, is er weer iets om naar uit te kijken: een perspectiefvolle(re) binnenvaart. En als Arie Verberk en de zijnen dit samen met de banken kunnen ondersteunen, kan af en toe het hoofd weer omhoog.

Het is ook een mentale kwestie: wat kan een binnenvaartondernemer (nog) aan, na alles wat man en vrouw nu hebben meegemaakt? Hoeveel mentale rek zit er nog in, wetende dat de eigen vermogens in rook zijn opgegaan?

Opvallend is, hoe snel banken en ondernemers eraan gewend zijn geraakt de aflossingen 'natuurlijk' op te schorten. Ook de schipper heeft een bijdrage geleverd door het privé (fors) te matigen. Het met-elkaar-doorheen-slepen-gevoel is sterk merkbaar op de niveaus waar ik werk. Het derde jaar (2011) moet echter nog wel komen...

Voor velen zal dat dus doorslaggevend zijn.

www.stichtingabri.nl

PERSONALIA

In deze rubriek melden wij persoonlijke berichten en nieuwe aanstellingen in de binnenvaart en gelieerde bedrijven.

Wegens verschil van mening over de samenwerking tussen directie en bestuur vertrekt U. Uiterwijk 1 oktober als directeur van havenschap Moerdijk. Hij is sinds eind december 2009 met buitengewoon verlof.

Havenmeester André Bruijn van Groningen Seaports is de nieuwe voorzitter van de Vereniging van Havenmeesters in Nederland. Hij volgt Astrid Kee op.

Bruijn is nu drie jaar havenmeester van Delfzijl en Eemshaven. Hij begon in 1974 als stuurman grote vaart, was vervolgens negen jaar



kapitein bij North Sea Ferries en daarna acht jaar fleetmanager. Hij stapte toen over naar Port State Control van de IVW.

Joost de Ruig wordt directeur Water en Scheepvaart Oost-Nederland bij Verkeer en Waterstaat. Hij was directeur Wegen en Verkeer Noord-Nederland.

Fijke Mulder uit Papendrecht begint 1 augustus als directeur van schippersinternaat De Merwede. Mulder werkte op de Gomarus scholengemeenschap in Gorinchem. Zijn benoeming is het gevolg van de schorsing en ontslag van directeur Dick Weppelman uit Hardinxveld. Dat zorgde voor veel beroering in het internaat. Er werd een nieuw bestuur gekozen met Arie Verheij (ms Johanna) als voorzitter.

Zuster Wilfrieda, ooit werkzaam op het schippersinternaat van de St. Theresia Stichting aan de

Amstelveenseweg in Amsterdam, is 27 mei gestorven. Van 1951 tot 1991 werkte zij met een korte onderbreking in het Josephuis in Amsterdam met de groep van de 'grote jongens' en later 'De Klimopjes'. Zuster Wilfrieda is 29 mei begraven op het kerkhof van de zusters Karmelietessen van het Goddelijk Hart in Sittard.

Pieter Eggermont is benoemd tot algemeen directeur voor de mobiele en marine markt van Mastervolt in de Benelux. Hij volgt Bert Jansen op. Werktuigkundig ingenieur Eggermont werkte eerder bij Brunswick Marine, Cummins MerCruiser Diesel en Vetus, waar hij verkoopmanager was.

Jannita Robberse is sinds 1 juli hoofd-ingenieur-directeur Noord-Brabant voor Verkeer en Waterstaat. Eerder was zij directeur-inspecteur Zuid voor VROM.

Beroepsonderwijs na de crisis (3)

Stagiaire is geen schoonmaakhulp

Werkgevers en werknemers in de binnenvaart zijn het eens geworden over nieuwe uitgangspunten voor het beroepsonderwijs. In deze derde aflevering aandacht voor onder meer onderwijsvormen en bevordering van de instroom van leerlingen.

Traditioneel komen MBO-leerlingen binnenvaart uit de lagere vormen van het VMBO, de Basis-Beroepsgerichte en KaderBeroepsgerichte leerweg. De sector zal door de aard van het werk aan boord altijd werk blijven bieden aan mensen met zo'n lagere startkwalificatie.

De leerlingen in de MBO-N4-opleiding komen voor tachtig procent uit VMBO Theoretische Leerweg of HAVO. Toch is het wenselijk dit aan te vullen met leerlingen uit VMBO Gemengde Leerweg (met het vak binnenvaartkunde), zodat doorstroming naar MBO 4+ of HBO-niveau makkelijker wordt.

Daarvoor moet onder meer het beeld bij ouders veranderen. Zij zien beroepsgerichte VMBO-opleidingen vaak als een slechte springplank naar de arbeidsmarkt en als beperking in de ontwikkeling van hun kind. Ze denken dat in het VMBO de theoretische en/of gemengde leerweg een beter perspectief biedt dan de basisberoepsgerichte of kaderberoepsgerichte leerwegen.

■ Zij-instromers

Doordat technologische ontwikkelingen het werk fysiek minder zwaar maken, kan de instroom van vrouwen wellicht groeien.

Onderwijs en behalen van vaartijd duren nu té lang, zowel voor normale leerlingen als voor zij-instromers uit andere maritieme sectoren. Dit bemoeilijkt de instroom van vooral matrozen.

Het is wenselijk zij-instroom vanuit andere maritieme sectoren goed mogelijk te maken. Vooral erkenning van elders verworven competenties (EVC) moet betekenis krijgen. Met relevante basiskennis zou iemand in een jaar de specifieke binnenvaartkennis wat betreft techniek, logistiek, ICT en taalbeheersing/communicatie moeten kunnen verwerven. De MBO-N2-opleiding Matroos voor zij-instromers hoeft dus niet makkelijker te worden, maar wel korter.

Aantrekkelijk vormgegeven onderwijs en opleidingen trekken extra leerlingen. Daar moet dus wat aan gebeuren. Ook het beter op de kaart zetten van de binnenvaart als geheel kan helpen.

■ Andere organisatie

De vervoers- en arbeidsmarkt staan nooit stil en het onderwijs moet dat goed volgen. Het werk van een trajectschipper zal anders worden ingevuld dan traditioneel en zal dan ook nieuwe instroom vragen. Matrozen die de schipper niet meer hoeven te kunnen vervangen, krijgen een eenvoudiger profiel. Daarnaast zal de walorganisatie van een rederij behoefte hebben aan meer uitvoerende logistieke medewerkers.

Het onderwijs moet rekening houden met technologische ontwikkelingen in de sector. Dat versterkt ook de innovatiekracht van de sector. Tegelijkertijd bestaat de vloot deels nog uit oude schepen en moeten schoolverlaters daar ook op kunnen werken. Maar de jongeren moeten worden voorbereid op technologische ontwikkelingen, want die bepalen wel het werk in de toekomst, aangezien de oude schepen eigenlijk niet meer geschikt zijn voor de toekomstige transportbehoeften.

■ Levenslang

De sector moet voortdurend innoveren en zich positioneren als een veilige, duurzame vervoersmodaliteit. Om daarin geloofwaardig te zijn, moet iets als een Leven Lang Leren (LLL) meer aandacht krijgen.

LLL speelt nu geen grote rol. Het varend personeel bestaat uit praktijkgerichte mensen die bereid zijn cursussen en training te volgen als dit wettelijk verplicht is of direct van nut voor hun werk. Daarnaast is er nauwelijks eigen initiatief tot verdere scholing en ontwikkeling. Het opleidingsaanbod is voor velen ook nog

te onbekend.

Grotere rederijen hebben vaak goede scholingsplannen voor wettelijk verplichte cursussen (EHBO/BHV, radar, patenten). Diverse rederijen zien er toegevoegde waarde in als kapiteins (en matrozen) ook trainingen volgen op het vlak van communicatie, leidinggeven, conflictbeheersing en multiculturele samenwerking. Verscherping van HACCP-normen voor transport van agroproducten kan tot een nieuwe nascholingsbehoefte leiden.

Werkgevers- en werknemersorganisaties willen het voor werknemers makkelijker maken van de ene naar de andere maritieme sector over te stappen. Het maritieme onderwijs kan daar op twee manieren voor zorgen.

Het MBO biedt een brede maritieme basis aan met uitstroombifferentiaties in de diverse maritieme sectoren, of het biedt smalle opleidingen aan per maritieme sector. Wie later wil overstappen naar een andere maritieme sector kan dat doen via EVC-trajecten en maatwerkopleidingen.

De scholen en de sociale partners willen sterkemaritieme vakinstellingen handhaven, zodat de opleidingen herkenbaar blijven voor de branche, potentiële leerlingen en hun ouders. Tevens is de kwaliteit van het beroepsonderwijs dan beter te bewaken. Vandaar dat zij in beginsel kiezen voor de smalle opleidingen. Dat vergt sterke EVC-trajecten, die zij-instromers, met name ook ouderen (niet leerplichtigen), soepel en verantwoord toegang geven tot de binnenvaart.

■ Op afstand leren

De binnenvaart is erg ambulante en dat bepaalt de vorm en organisatie van (na) scholing. De maritieme onderwijsinstellingen spelen hier op in met leren op afstand en maatwerk. Digitaal op afstand leren maakt opleidingen actueel en biedt mogelijkheden voor een leven lang leren. Het is de vraag of andere (oudere) doelgroepen met deze digitale en zelfstandige vorm van leren kunnen omgaan. Niettemin willen de sociale partners

leren op afstand stimuleren.

■ Euro-onderwijs

In het Europese platform Edinna werken 22 binnenvaartscholen aan minimum kwaliteitseisen voor de opleidingsprofielen. Dat legt een kwaliteitsbasis onder de binnenvaartopleidingen, die worden gekenmerkt door nationale verschillen in onderwijssystemen en pedagogisch-didactische inrichting.

De Standards of Training and Certification in Inland Navigation (STCIN) zullen hun invloed hebben op de Nederlandse opleidingen, net als Riverspeak en standaarden voor binnenvaartsimulatoren. Vooral de Engelse taalbeheersing op niveau 2 moet worden verbeterd. Tevens biedt deze samenwerking de kans leermiddelen internationaal te vervaardigen en te delen (bijvoorbeeld opleidingsschepen met themabakken, die door Europa kunnen rouleren).

Verder maken enkele Europese binnen-

vaartlanden een (webbased) leerpakket over de binnenvaart op en rond Rijn, Maas, Schelde en Donau (Ewita-project). Het pakket wordt ondergebracht in een e-learningstelsel en kan bijvoorbeeld worden gebruikt bij beroepsopleidingen voor binnenvaart, transport en logistiek. Er kan zelfstandig worden geleerd, maar ook via leergroepen.

■ Competentiegericht onderwijs

Het onderwijs schakelt om naar competentiegericht leren. Dat betekent dat het zo veel mogelijk op de praktijk en de ontwikkeling van de individuele leerling wordt geënt. Praktijkexamens dan wel proeven van bekwaamheid vormen een belangrijk onderdeel van zulk onderwijs. Goede begeleiding aan boord is cruciaal om de leerling in de stage ook echt competenties te laten ontwikkelen. Te vaak zijn er signalen dat binnenvaartondernemers een stagiaire zien als een goedkope

kracht om het schip schoon te houden. Het is voor onderwijsinstellingen lastig de kwaliteit van de praktijkleermeesters te beïnvloeden. Door bedrijfsbezoekers, bijeenkomsten en nieuwsbrieven wordt hier wel aan gewerkt. Verder zijn er cursussen praktijkbegeleiding.

Goede begeleiding in de praktijkvorming voorkomt volgens de sociale partners vroegtijdige uitval. Daarnaast is in het onderwijs een discussie gaande om de algemeen vormende vakken (talen, wiskunde, maar wellicht ook nautische vakken) weer sterker centraal te examineren, los van de beroepscontext.

Belangrijk beleidsdoel blijft voorkoming van vroegtijdige uitval door een goede begeleiding, met name tijdens de praktijkvorming. Van de schoolverlater mag overigens ook begrip voor cultuur- en generatieverschillen verwacht worden.

Dit kan in de inhoud en de vorm (internationale uitwisseling, gastdocenten uit sector) van het onderwijs een plaats krijgen.

Binnenvaartteam bedwingt Alpe d'Huez voor ruim dertig mille

Het ging 'niet geheel soepel', maar Jolanda van der Veen-Kuilder bedwong begin juni driemaal lopend de Alpe d'Huez. Zij was lid van het binnenvaartteam With United Power, waarin ook fietster Hedske Sterkenburg, Jolanda's echtgenoot Koos (loper) en Annemarie Vonderbank (loopster) zitten. Sterkenburg beklom de alp zesmaal.

De actie voor de strijd tegen kanker loopt tot 8 oktober, maar het team had eind juni het streefbedrag van 30.000 euro al overschreden. In 2009 bestegen ze de alp tweemaal en bracht hun actie ruim 22.000 euro op.

Streefbedrag voor de totale actie was tien miljoen euro en dat lijkt met één miljoen te worden overschreden.



Het betere beulswerk van Van der Veen en Sterkenburg.

Van der Veen en Sterkenburg werken bij Administratiekantoor Wave en Koos van der Veen is uitvoerder bij waterbouwer N. Kraaijeveld in Sliedrecht. Vonderbank is een in Frankrijk wonende vriendin. 'In mijn leven had ik tot twee jaar geleden de ziekte kanker niet van dichtbij meegemaakt. Wanneer iemand er aan stierf, dan werd de gedachte meestal omschreven met "vreselijk". Nu ik de ziekte bij geliefden heb meegemaakt en nu bij mijn moeder weer meemaak, is dat "vreselijk" enorm versterkt', verklaart Koos van der Veen zijn deelname. De sponsoring loopt nog door. Via <http://deelnemers.alpe-dhuzes.nl/teams/with-united-power/team.aspx> is de teamsite te bereiken. Op de site van de deelnemer kan geld worden gestort via Ideal of met automatische incasso. Wie een factuur wil ontvangen, moet van tevoren contact opnemen met een teamlid.

'Misschien voor volgend jaar een idee nog een binnenvaartteam op te zetten. Er kan worden gefietst, hard gelopen en gewandeld. Ook vrijwilligers zijn volop



nodig. Wie interesse heeft, kan kijken op www.opgevenisgeenoptie.nl en eventueel contact met mij opnemen', zegt Jolanda van der Veen.

Sociale verzekeringen per 1 juli

Uitkeringen als AOW, ANW, WW, WIA, WAO en Wajong zijn 1 juli 2010 verhoogd, omdat ze zijn gekoppeld aan het wettelijk minimumloon. Dat steeg van 1407,60 naar 1416 euro bruto per maand.

AOW'ers zien hun netto uitkering met twee tot zes euro per maand stijgen. De netto-uitkering van een alleenstaande AOW'er gaat bijvoorbeeld met ruim vier euro omhoog naar 950,74 per maand. Dat is exclusief vakantie-toeslag en de tegemoetkoming AOW. Die tegemoetkoming wordt aan alle AOW'ers uitbetaald en bedraagt in 2010 bruto 34,26 euro per maand. Ook mensen met WW, WIA en WAO gaan er over het algemeen op vooruit. De uitkeringen worden verhoogd met 0,6 procent.

De absolute stijging is lastig aan te geven, omdat die afhangt van persoonlijke omstandigheden. Zo is bijvoorbeeld ook van belang hoe hoog het inkomen was voordat de uitkering begon. Voor berekening van de uitkering geldt ook een maximum inkomen; het stuk daar boven telt niet mee bij bepaling van de uitkering. Dit zogeheten maximumdagloon is sinds 1 juli 187,77 euro bruto per dag.

■ AOW

Getrouwde of samenwonende AOW'ers hebben ieder een eigen recht op een AOW-pensioen. De hoogte daarvan is gelijk aan de helft van het netto minimumloon. De AOW voor een alleenstaande bedraagt zeventig procent van het netto minimumloon.

Voor gehuwde AOW'ers van wie de partner jonger is dan 65, gelden afwijkende regels. Normaal gesproken is het pensioen gelijk aan vijftig procent van het minimumloon (de uitkering voor een gehuwde). Daarop komt een toeslag van maximaal hetzelfde bedrag (bruto 701,49 euro). Deze toeslag vervalt overigens op 1 januari 2015.

De toeslag bedraagt maximaal 701,49 euro bruto per maand. Hoe hoog hij precies is, hangt af van het inkomen van de werkende jongere partner. Een

deel van dat inkomen wordt namelijk van de toeslag afgetrokken. Is het bruto-inkomen van de jongere partner uit arbeid hoger dan 1259,40 euro, dan heeft de AOW'er helemaal geen recht op toeslag.

Het berekenen van de toeslag gaat als volgt:

De eerste 212,40 euro van het partner-inkomen is vrijgesteld. Ook een derde deel van het inkomen daarboven telt niet mee. Als de partner dus 1000 euro bruto verdient, telt de eerste 212,40 euro niet mee. Ook is een derde deel van (1000-212,40) 787,60 vrijgesteld, wat uitkomt op 262,27 euro. In totaal is dan 474,67 euro vrijgesteld. Van de toeslag wordt dus $1000 - 474,67 = 525,33$ euro ingehouden.

Is het recht op toeslag voor 1 februari

AOW-bedragen per 1 juli 2010 (zonder tegemoetkoming van 34,26 euro bruto per maand)

	Bruto per maand	Bruto vakantie-uitkering per maand
Gehuwden	€ 701,49	€ 40,66
Gehuwden met maximale toeslag (partner jonger dan 65 jaar)	€ 1402,98	€ 81,32
Maximale toeslag	€ 701,49	
Ongehuwden	€ 1022,85	€ 56,93
Ongehuwd met kind tot 18 jaar	€ 1295,62	€ 73,18

AOW-pensioen ingegaan vóór 1-2-1994

Gehuwden zonder toeslag (partner jonger dan 65 jaar)	€ 1022,85	€ 56,93
Maximale toeslag	€ 380,13	
Gehuwden met maximale toeslag (partner jonger dan 65 jaar)	€ 1402,98	€ 81,32

Netto AOW gehuwden (zonder tegemoetkoming). Zijn beide partners boven de 65, dan krijgen zij dus allebei de uitkering.

	1-7-2010	1-1-2010	verschil
per maand	€ 652,04	€ 649,34	€ 2,70
vakantietoeslag	€ 37,80	€ 37,83	-€ 0,03
Totaal	€ 689,84	€ 687,17	€ 2,67

Netto AOW alleenstaanden (zonder tegemoetkoming)

	1-7-2010	1-1-2010	verschil
per maand	€ 950,74	€ 946,21	€ 4,53
vakantietoeslag	€ 52,92	€ 52,96	-€ 0,04
Totaal	€ 1003,66	€ 999,17	€ 4,49

Bruto ANW-bedragen (zonder tegemoetkoming van bruto 16,78 euro per maand)

	Bruto per maand	Bruto vakantie-uitkering per mnd
Maximale nabestaandenuitkering	€ 1094,74	€ 68,64
Halfwezenuitkering	€ 248,28	€ 19,60
Wezenuitkering tot 10 jaar	€ 350,32	€ 21,96
Wezenuitkering van 10-16 jaar	€ 525,48	€ 32,95
Wezenuitkering van 16-21/27 jaar	€ 700,63	€ 43,93

1994 ingegaan, dan valt de rechthebbende onder een overgangsregeling en bedraagt de toeslag maximaal bruto 380,13 euro. Als de partner meer verdient dan 782,60 euro bruto, dan vervalt de uitkering. Dat geldt ook als de partner een sociale verzekeringsuitkering krijgt die hoger is dan dat bedrag. De bij deze bruto bedragen behorende netto-uitkeringen zijn hieronder weer gegeven. Hierbij is ervan uitgegaan dat betrokkenen geen aanvullend pensioen hebben.

■ ANW

De Algemene nabestaandenwet (ANW) geeft als volksverzekering recht op een uitkering aan volwassenen van wie de partner is overleden. Het kan gaan om een huwelijkspartner of een partner met wie zij ongehuwd samenwoonden. De uitkering bedraagt maximaal zeventig procent van het netto minimumloon. Nabestaanden die een kind verzorgen van achttien jaar of jonger van wie een ouder is overleden, krijgen tevens een inkomensafhankelijke uitkering van twintig procent van het netto minimumloon. Ook weeskinderen komen in aanmerking voor een uitkering.

De hoogte van de ANW-uitkering hangt af van het inkomen van de nabestaande. Uitkeringen worden er geheel van afgetrokken. Van inkomen uit arbeid blijft een deel buiten beschouwing (de helft van het minimumloon plus een derde deel van het meerdere).

Nabestaanden die voor juli 1996 al een AWW-uitkering (voorganger van de ANW) ontvingen, krijgen in elk geval een bodemuitkering van dertig procent van het bruto-minimumloon, ook als hun inkomen boven de bovengenoemde inkomensgrens ligt.

■ Wajong

De Wet arbeidsongeschiktheidsvoorziening jonggehandicapten (Wajong) biedt jonggehandicapten een uitkering op minimumniveau. De grondslag voor deze uitkering is 1 juli verhoogd. Ook de grondslagen voor Wajong-gerechtigden beneden de 23 jaar, die worden afgeleid van de minimumjeugdlonen, zijn verhoogd.

Bruto grondslagen per dag (zonder vakantietoeslag)

vanaf 23 jaar ten hoogste	€ 65,10
22 jaar ten hoogste	€ 55,34
21 jaar ten hoogste	€ 47,20
20 jaar ten hoogste	€ 40,04
19 jaar ten hoogste	€ 34,18
18 jaar ten hoogste	€ 29,62

Naast de Wajong-uitkering heeft elke Wajong-gerechtigde onder de 23 jaar recht op een tegemoetkoming. Deze compenseert (deels) de inkomensachteruitgang door de invoering van de Zorgverzekeringswet.

22 jaar	€ 1,75 bruto per maand
21 jaar	€ 4,25
20 jaar	€ 8,62
19 jaar	€ 14,39
18 jaar	€ 15,01

■ Maximumdagloon

Op 1 juli zijn uitkeringen verhoogd met 0,6 procent. De WW-, WIA- en WAO-uitkering hangt mede af van het laatst verdiende loon en het maximumdagloon. Op 1 juli is het maximumdagloon verhoogd van 186,65 naar 187,77 euro bruto.

■ Toeslagenwet

De Toeslagenwet vult een aantal uitkeringen aan tot het sociaal minimum. Er ontstaat recht op een toeslag bij een uitkering die lager is dan het normbedrag. De toeslag vult de uitkering aan tot het normbedrag, maar uitkering en toeslag samen zijn niet meer dan het vroegere loon. Een toeslag op de uitkering kan worden aangevraagd bij het UWV.

Wettelijk bruto minimumloon en minimum jeugdloon

	% van het minimumloon	Per maand	Per week	Per dag
23 jaar en ouder	100	1416	326,75	65,35
22 jaar	85	1203,60	277,75	55,55
21 jaar	72,5	1026,60	236,90	47,38
20 jaar	61,5	870,85	200,95	40,19
19 jaar	52,5	743,40	171,55	34,31
18 jaar	45,5	644,30	148,70	29,74
17 jaar	39,5	559,30	129,05	25,81
16 jaar	34,5	488,50	112,75	22,55
15 jaar	30	424,80	98,05	19,61

Belastingtip

De Belastingdienst kan desgevraagd de inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen over het inkomen uit werk en woning in box 1 van drie kalenderjaren middelen. Dat verlaagt de effectieve belastingdruk. Het middelingsverzoek moet binnen 36 maanden nadat de drie aanslagen vaststaan worden ingediend. Teruggaaf is mogelijk als het verschil tussen de geheven en herrekenende belasting hoger is dan 545 euro.

De normbedragen per 1 juli 2010 voor ZW/WW/WAO/WIA/Wajong (exclusief vakantietoeslag):

Gehuwden	€ 65,10 bruto per dag
Alleenstaande ouders	€ 61,59
Alleenstaanden:	
vanaf 23 jaar	€ 49,54
22 jaar	€ 38,74
21 jaar	€ 32,63
20 jaar	€ 27,24
19 jaar	€ 22,92
18 jaar	€ 19,58

Van vroeger tijden (2)

Uit aantekeningen van wijlen J.G. van Waardenberg

In afwachting van de bevrijding lagen we eind augustus 1944 met ons zeilklijper-tje in Sneek. We hadden in Groningen een lading gerst voor Wormerveer geladen, maar omdat praktisch alle schepen door de Duitsers werden gevorderd, durfden we niet verder te varen.

Toen we echter merkten dat we vlakbij een bureau van de Grüne Polizei lagen, voelden we ons zó onbehaaglijk, dat we snel richting IJlst vertrokken. Via de Bolswardervaart kwamen we tenslotte in het dorpje Abbega terecht, waar we vier maanden later nog lagen.

■ Loc van brug

Een dag na onze aankomst liep bij IJlst een locomotief van de spoorbrug. Er was een spoorstaking gaande en voor hij onderdook, had de brugwachter de brug geopend. Toen een Rode Kruis-trein voor de open brug stond kregen militairen hem dicht, maar ze vergaten hem vast te zetten. De brug schoot weg en zowel brug als stoomlocomotief dook de diepte in en kwam rechtop in de modder te staan. Dat was ons geluk, want toen de bevrijding uitbleef gingen de Duitsers door met het onteigenen van schepen. Dankzij die blokkade in de Bolswardervaart vonden ze ons niet. Uit angst voor wraakacties doken de bewoners van IJlst na het treinongeluk massaal onder in de omliggende plaatsen. IJlst was de volgende morgen uitge-

storven. Zo lagen we dus voor Abbega, samen met een motorschipper die er familie had wonen. Er stonden twaalf huisjes, maar later hoorden wij dat er meer dan honderd onderduikers waren ondergebracht! In het begin bekeken ze ons wantrouwend, maar als snel werden we als eigen behandeld.

■ Palen trekken

In de hongerwinter '44/'45 hadden we aan eten geen gebrek, er was zelfs overdaad. Wel was er tekort aan stooksel. In het begin konden we nog wat baggel (harde turfjes) bemachtigen en later kochten we bij de boeren kopbomen om te stoken. Dat was geen succes, want dat hout wilde niet branden.

Met buurman Van Wijk vertrok ik met een gehuurde praam naar de Oudegaster Brekken. Daar wist Van Wijk eikenhouten palen onder water te staan van mischien wel honderd jaar oud. Met onze gebrekkige hulpmiddelen lukte het ons die één meter onder water vast te krijgen en uit de grond te takelen. Na een dag hard werken brachten we zoveel palen mee, dat we er veertien dagen van konden stoken. Het was gelijk ook een mooi verzetje, want dan konden we weer enkele dagen zagen en hakken. 's Avonds gingen we op visite of kregen zelf bezoek en Radio Oranje gaf de nodige stof tot discussie.

■ Graan voor Holland

Half januari, toen de honger in Holland steeds ernstiger werd, wilden we proberen met onze lading naar Holland te varen. Ik nam contact op met de provinciale Voedselcommissaris in Friesland en die was ingenomen met ons plan. 'Maar blijf voorlopig maar liggen, want de Duitsers zoeken u nog steeds', zei hij. 'Van de veertig schepen met graan die in Groningen en Friesland lagen ondergedoken, hebben ze er 38 gevonden. U hebt wel een goede plaats uitgezocht dat ze u na vier maanden nog niet hebben gevonden. Ik zal proberen de nodige papieren te regelen, zodat u naar Holland kunt varen.'

De vergunning kregen we pas half februari aan boord. Na zoveel mogelijk eten ingeslagen te hebben zeilden we via Bolsward naar Workum. Daar haalden we drie vrouwen op, met koffers vol eten voor Medemblik. We mochten alleen 's nachts varen en dus gebruikten we maar wat gasolie. Van Medemblik tot Kolhorn werden we gesleept door een motor met lading voor de Kriegsmarine. Hoewel er (gewapende) bewaking aan boord was, zagen we toch kans een paar honderd kilo kolen uit het ruim te pikken. Dat konden we goed gebruiken. Van Kolhorn tot Alkmaar voeren we op eigen kracht en vandaar naar Wormerveer met een sleep. Eind februari kwamen we na een reis van zes maanden eindelijk in Wormerveer aan. Met het voedsel aan boord hielpen we eerst onze familie en later ook andere mensen uit de ergste nood.

Wordt vervolgd.



Schipper J.G. van Waardenberg.

Belastingtip

De aangifte inkomsten- en/of vennootschapsbelasting moet tijdig, juist en volledig zijn. De boete wegens aangifteverzuim gaat dit jaar omhoog van 1134 naar maximaal 4920 euro. De boete wordt opgelegd bij het niet reageren op de uitnodiging, herinnering en aanmaning om aangifte te doen. Voorheen werd geen verzuimboete opgelegd als de aanslag inkomsten- of vennootschapsbelasting niet (op tijd) werd betaald. In 2010 wordt ook het niet geheel of tijdig betalen van een aanslagbelasting een verzuim waarvoor een boete geldt.

Gouden bergen?

Er liggen bergen werk op de binnenvaart te wachten. Die boodschap horen we vaak en meestal wordt een verband gelegd met de duurzaamheid, de vergroening en de filedruk op de weg.

Een gouden toekomst dus voor onze bedrijfstak. Helaas is de praktijk vaak stukken weerbarstiger. Een hele berg schepen betekent ook dat er behoefte is aan een hele grote berg lading. Gelukkig is Nederland doorvoerland en gelukkig is onze economie voor een groot deel afhankelijk van die distributiefunctie. Om die distributiefunctie te behouden, is onze overheid voortdurend bezig om de infrastructuur zo goed mogelijk te benutten. En dat lukt nog niet optimaal. De wegen staan vol en het spoor biedt niet zo gek veel ruimte voor uitbreiding. Dus is er maar één alternatief en dat zijn wij.

Heel persoonlijk

Maar hoe krijg je die wegen nou leger en de vaarwegen voller? Daar is geen eensluidend antwoord op te geven. Zolang iedere verlader zijn eigen manier van transport kiest, zullen we hem moeten overtuigen van onze voordelen. En daarvoor heeft de overheid geld ter beschikking gesteld. Geld, dat moet worden besteed aan rechtstreekse benadering van onze individuele potentiële klanten. Dat klinkt eenvoudig, maar is (alweer) moeilijker dan het lijkt. Want maatwerk kost tijd.

Een projectgroep met daarin CBRB, Kantoor Binnenvaart en Bureau Voorlichting Binnenvaart sturen dit project. Het BVB heeft de laatste twintig jaar heel veel gedaan aan voorlichting en imagoverbetering van onze sector. En met succes. Dit project gaat echter verder dan algemene voorlichting.

Voor ons is elke pond lading uit dit project een succes. Kleine kanttekening is wel, dat er weer geld van de overheid moet komen om dit soort projecten te kunnen doen. Onze ondernemers hebben er overwegend geen geld voor (over) en dat is tekenend voor de sector.



Onze varende bestuursleden

Uit de besturen van CBOB, ONS en RKSB is het bestuur van Kantoor Binnenvaart gekozen. Maar we stellen ook graag de varende bestuursleden van de samenstellende organisaties aan u voor. U komt hen tenslotte soms zelfs dagelijks tegen op het water of ergens in een van de havens tegen. Deze varende bestuursleden weten wat er speelt en zijn altijd bereid met u van gedachten te wisselen over zaken die de sector aangaan. We noemen ze hier met hun scheepsnaam, zodat u ze tijdens de vaart herkent!

Bestuur CBOB

Iza Lindhout-Theunisse, kvb Inge, vice-voorzitter
Riemer Kingma, kvb Maranta, penningmeester
Jan Blonk, ms Princess
Piet Crielaard, ms Rodeur
Andre Fase, ms Vectare
Gerrie Heuvelman, ms Vectura
Chris Hovestadt, ms Speranza
Jan Krusinga, v/h ms Derkiena
Peter Meeusen, ms Runamara

Marjo Overbeeke, ms Deo Duce
Pieter Romijn, ms Alm
John Verboom, ms Wendy Dua
Piet Zeldenrust, kvb Deo Gratias
Johan van Wolfswinkel, ms De Valk

Bestuur ONS

Gerhard Kreuze, ms Elly, voorzitter
Jenny Klein-Seine, v/h ms Isola, secretaris
Piet Notenboom, ms Molly M, penningmeester
Gonnie Jager-Zwiers, sls Emmanuel
Janarie Kranenburg, ms Westropa
Wim Sakko, ms Ina
Jack van Balen, v/h ms Novatie

Bestuur RKSB

Jan Suijkerbuijk, ms Ondine, vicevoorzitter
Popke Hoornstra, ms Iselmar, secretaris
Harry van Laak, ms Watna, penningmeester
Jan Buil, ms Aurora
John Janssen, ms Metanoia

Walstroom voor 0,17/kWh

Zuid-Holland plaatst dit jaar walstroomkasten. In Alphen aan de Rijn en in Gouda zijn de eerste kasten in gebruik genomen. Om het gebruik te stimuleren en de binnenvaart te laten wennen geldt voor 2010 een tijdelijk tarief van € 0,17/kWh. Dit jaar neemt de provincie nog alle exploitatiekosten voor haar rekening. Vanaf 2011 wordt een deel van de exploitatiekosten doorberekend. Meer informatie is te vinden op www.zuid-holland.nl/walstroom of op www.walstroom.nl.

Adverteerdersindex

ABN Amro	10
Abri	2
Blommaert	23
Dolderman	10
EFM	10
Heinen & Hopman	10
Rabobank	23
SAB	2
Shipton	2
SON	24
TOS	2
Van Dijk advocaten	14



Van het secretariaat

Opslag ...
Wetgeving en maatregelen hebben een lange incubatietijd. Tussen bedenken en uitvoeren liggen vaak vele jaren. Het Scheepsafvalstoffenverdrag en het Besluit laad- en lostijd zijn goede voorbeelden.

Nog zo'n wettelijke maatregel van jaren her is de opslag van tien procent op het Rotterdamse havengeld vanaf 2010 voor schepen met een 'vulle' motor. Bijkomend worden vanaf 2013 snelheidsbeperkingen ingevoerd op de Oude Maas en andere plaatsen in de regio. Dit zijn enkele van de voorwaarden om Maasvlakte 2 te mogen aanleggen. Alle transportmodi en industriesectoren moeten helpen de emissies te verlagen. Die voorwaarden liggen vast in de milieu-effectrapportage en bestemmingsplannen en het parlement heeft ze in 2008 goedgekeurd.

De tien procent havengeldopslag is bedoeld als stimulans (!) om schonere motoren te plaatsen. Schepen met een CCR2-motor of gelijkwaardige emissie zijn dus vrijgesteld. Minister en Havenbedrijf Rotterdam hebben afgesproken dat het extra opgehaalde geld in een speciaal fonds gaat als aanvulling op de VERS-regeling. Daar komen wij in beeld. Het Havenbedrijf heeft bedacht dat het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) dit fonds kan beheren. Het geld moet worden gebruikt voor emissiereductie. Aan de EICB-organisaties, waaronder Kantoor Binnenvaart, werd daarvoor een akkoord ter ondertekening voorgelegd. Wij hebben daar onze vraagtekens bij. Weliswaar is die opslag wettelijk vastgelegd, maar wij zijn nooit bij de voorbereiding betrokken geweest. Bij elke vraag over havengeld werd verwezen naar Deltalinqs en

werden wij buiten de deur gehouden. Op zich is er geen bezwaar om dit fonds via het EICB te beheren, dan houden we er tenminste zicht op, maar wij willen niet het verwijt krijgen dat die opslag met ons medeweten tot stand is gekomen, laat staan uit onze koker komt. Wij zien de opslag namelijk niet als stimulans om in een nieuwe motor of naschakelapparatuur te investeren. Er is geen enkele logische verhouding met de forse bedragen die gemoeid zijn met een nieuwe voorstuwer, anders dan aan het eind van de levenscyclus van een motor. Bovendien laat de huidige tijd nauwelijks investeringen toe. Daar komt nog bij, dat de in de MER beloofde VERS- of soortgelijke stimuleringsregeling in stand zou blijven tussen 2010 en 2025. Die is echter beëindigd en dat geeft ons het recht hier nog eens over na te denken. Want een korting voor CCR2-motoren lijkt logischer, want dan krijgen ondernemers die hun spullen hebben bijgehouden volgens gangbare eisen geen 'boete'. Er is nu besloten de opslag twee jaar uit te stellen tot 2012 en het Havenbedrijf vult deze twee jaar het fonds uit eigen middelen met circa 250.000 euro per jaar. Dat haalt de druk even van de ketel. Tijd om nog eens goed naar deze maatregel te kijken. Die is bedacht met de kennis van toen voor de tijd van nu. Sindsdien is wel het een en ander veranderd.

Nieuw lid

Hoogendoorn Nautique VOF, fam. L. Hoogendoorn, Krimpen a/d IJssel; ms Desiderio, 515 ton.

Als de vuvuzela klinkt ...

'Wanneer het signaal gegeven wordt, de aartsengel zijn stem verheft en de bazuin van God weerklinkt, zal de Heer Zelf uit de hemel neerdalen' (1 Thessalonicenzen 4:16)

Van 18 tot 20 juni beleefden we met ruim zestig deelnemers het gezinsweekend van het binnenvaartpastoraat in Hattem. Het viel midden in de wereldkampioenschappen voetbal. En vanaf het begin van het weekend klonk de vuvuzela in ons midden. Vooral de jongsten bleken kampioenblazers! Zondagmorgen bezochten we de tentdienst, die de gezamenlijke Protestantse kerken in Hattem al vele jaren op de Leemkule houden. De predikant had de dienst het thema 'Als de vuvuzela klinkt' meegegeven. Ik ben zo vrij dat thema over te nemen, want zijn woorden gaven ons naderhand nog heel wat stof tot gesprek. Zo'n vuvuzela produceert een alles doordringend geluid. Je kunt er niet aan voorbij horen! Dat is duidelijk ook de bedoeling van de bazuin, waarvan Paulus spreekt bij de terugkomst van Jezus. Stel je voor dat zijn komst ons zou ontgaan! Precies hierover ging ons gesprek naderhand. Zullen we Jezus echt herkennen bij zijn komst? Terecht staan we uiterst kritisch tegenover figuren, die zich de eeuwen door messiaanse trekken hebben aangemeten. Ook in onze tijd geven mensen zich uit voor een profet of zelfs de messias! Niet voor niets waarschuwt de Bijbel voor valse messiasen! Toch werd in onze gesprekken de vrees geuit dat, wanneer Jezus werkelijk in ons midden verschijnt, wij Hem niet (willen) herkennen. Hoeveel redenen zullen we aanvoeren om Hem niet echt serieus te nemen?

Uiteindelijk raakten we gewend aan het geluid van de vuvuzela. De lucht was zó vol van dit geluid dat het niet meer opviel. Zo zal het bij het klinken van de bazuin niet zijn! Dit is eenmalig en zó uniek, dat het geen mens kan ontgaan! Zó zal Jezus' wederkomst zijn, eenmalig en uniek! En hoe wij reageren ...?

G. van Zeben.

Sterk in de binnenvaart

De Rabobank is marktleider in de binnenvaart. Daar zijn we trots op. Dit betekent dat we weten wat er leeft in deze sector. Onze adviseurs hebben niet alleen oog voor de cijfers maar ook voor wat een financiering verder voor u betekent. Samen met uw accountant geven wij u informatie waardoor u in staat bent de juiste beslissingen te nemen bij de aankoop, verkoop of nieuwbouw van een schip. De Rabobank binnenvaartbanken Altena, Krimpenerwaard, Merwestroom en Oosterschelde zijn u graag van dienst met al uw financiële zaken.



Rabobank binnenvaartbanken werken samen om u nog beter van dienst te zijn. Dat is het idee.

Rabobank. Een bank met ideeën.

www.rabobank.nl/binnenvaart



Nogmaals AIS

door Gerard Kester

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart was tot voor kort van plan AIS in 2013 op de Rijn verplicht te stellen. Dat is het niet geworden; nu heet het dat de verplichting op zijn vroegst in 2013 wordt ingevoerd.

Een reden is niet echt gegeven, maar het vermoeden bestaat dat vooral Duitsland geen of onvoldoende geld heeft voor aanleg van de infrastructuur, zoals walstations. Zeker in het gebergte heb je er nogal wat nodig voor goede dekking.

Vreemde smaak

Met de nog altijd niet opgeloste problemen over de privacy en de twijfels of het nu echt wel zo belangrijk is voor de veiligheid, krijg je van het AIS-dossier toch een beetje vreemde smaak in de mond. De overheden zeggen het van groot belang te vinden, maar krijgen de verplichting niet rond en de infrastructuur niet klaar. De Nederlandse overheid stelt alles in het werk om AIS aan de man te brengen door bijna 900 apparaten gratis weg te geven en een subsidieregeling van

veertien miljoen op te tuigen, maar wat betreft het garanderen van de privacy lijkt Rijkswaterstaat zich terug te trekken.

Ingerommeld

Het is dan ook niet voor niets dat veel binnenvaarders uiterst sceptisch blijven over dit project. Laatst had ik daarover de heer Vorthoren van de Jentina V aan de lijn en die verwoordde het treffend. 'We worden er als binnenvaart met die gratis dingen en subsidieregeling ingerommeld en dan lijkt het alsof de weerstand afneemt.' Ook vroeg hij zich af of al het geld wat hiermee gemoeid is, niet beter kan worden besteed. Zeker uit oogpunt van wat echt nodig is in deze financieel moeilijke tijden, een in mijn ogen terechte kritiek.

Handboek voor beter vervoer gevaarlijke stoffen per binnenschip

Het nieuwe International Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals (ISGINTT) is 8 juni in Brussel aan deskundigen uit de binnenvaart- en oliesector gepresenteerd.

Het ISGINTT moet de communicatie over en weer tussen tankers en andere schepen of walvoorzieningen veiliger maken. Het gaat niet om nieuwe eisen, maar om aanvullende aanbevelingen, die overeenstemmen met de internationale richtlijnen voor zeeschepen. Het ISGINTT komt er in het Engels, Nederlands, Frans en Duits.

Het handboek bestaat uit algemene informatie, informatie over tankschepen/terminals, management van de interface tankschip/terminal en aanvullende informatie over hantering van vloeibaar gas. Het geeft een leidraad voor exploitatie en management van tankers en terminalen. Qua veiligheidsrichtlijnen kan de ondernemer zelf een andere procedure toepassen. Het ISGINTT kan gratis worden gedownload via www.isgintt.org.

BLOMMAERT

SCHEEPSLUIKEN

**Scheepsluiken • Luikenwagens • Radarmasten
Stuurhuttrappen • Schuifdaken voor loodsen**

Friesche Kap Luiken • Schuifluiken • Delta Schuifluiken • Stapelluiken
Telescoopmasten • Klapmasten • Dakradarmasten • Aluminium maatwerk

Blommaert Nederland
Biesboschhaven • Zuid 10 E • 4251 NM - Werkendam • Nederland

Blommaert Scheepsluiken
Stokerijstraat 35 • 2110 Wijnegem, België
Telefoon + 32 (0)3 353 26 89 • Fax + 32 (0)3 353 35 90
Email info@blommaertalu.be • Website www.blommaertalu.be

© CIA media.net - Jacques Parnet



De snelste schadeafhandeling

Schade aan uw binnenschip is vervelend. Maar de financiële schade door stilstand komt vaak minstens zo hard aan. Het snel en soepel afhandelen van schades zit ons daarom in de genen. Zo kunt u bij ons online uw schade melden en kunt u rekenen op een snelle schadeafhandeling. Want ervoor zorgen dat ú de vaart erin houdt met uw onderneming; dát is ons doel. Kijk voor meer informatie en het aanvragen van een offerte op www.son.nl.



Schepen
Onderlinge
NEDERLAND u.a.

(050) 525 55 00
(0180) 48 72 27
www.son.nl

De eigen kijk op scheepsverzekeringen